

النهار الانمائي

جريدة مالية واقتصادية

المدير المسؤول : محمود غزالة • أمين التحرير : ادمون صعب

مع تطور المجتمع اللبناني ، وقبول مفهوم العائلة ، نشأت مشكلة لم تجد الى الان من يعالجها ، هي مشكلة المسنين • وتدل الاحصاءات على أن في لبنان نحو ١٢٥ الف مسن تهتم الدولة بنحو ١٥٠٠ منهم والباقون لهم الله • وأكتشف « النهار الانمائي » خلال جولة ، في بعض المآوي ، أن الشيخوخة في لبنان « تعتير » وأن المسن انسان تاعس ، تفتك به الوحدة ويعيش على الهامش في انتظار الانهيار (ص ٤ — ٥) •

غداً في بيت مري مجمع المتوسط للتفكير وتبادل الآراء

انسان حوض البحر الابيض المتوسط ، اقتصادياته ومجالاته الحيوية ، سيكون موضوع للبحث بين وفود ٢٨ دولة يؤلفون مجمع المتوسط للتفكير وتبادل الاراء » يبدأ اجتماعاته صباح غد في فندق ... في بيت مري ، ويستمر ثلاثة ... •

الروابط التي تجمع هذه البلدان لتوحيد ... بالمتوسط ، هي وليدة الانتماء الى حضارات متشابهة تفاعلت في ما بينها وانصهرت في بوتقات تكاد تكون متجانسة، فضلا عن قرب المسافة بينها • فلو جعلنا عرض المياه الاقليمية لكل بلد ١٠٠ كيلومتر ... تعرجات كثيرة ، ولما كان لبحري الادرياتيك وايجيه وجود ، كما وان عددا كبيرا من الجزر يصبح ضمن المياه الاقليمية لبلدان عدة ويرتبط بها سياسيا ، ولو ارتفع عرض المياه الاقليمية الى ٣٢٠ كيلومترا لما بقي من المتوسط الا المنطقة التي يسمح لحاملات النفط بأن ترمي بقاياها فيها • اما اذا كان هناك مجال لرفع عرض المياه الاقليمية الى ٣٢٠ كيلومترا كما فعلت ايسلندا لحماية صيد الاسماك ، والولايات المتحدة لاغراض اخرى ، لاصبح المتوسط ملكا للدول التي تقوم على حوضه • هذه الدول لها من المفارقات والمشابهات ما يجمع بين مصالحها •

الجنوب متخلف

فضلا عن الاديان والثقافات والحضارات والحروب ، تجد ان المفارقات هي اليوم اجتماعية - اقتصادية : دول الشمال هي اكثر تقدما وعمرانا من دول الجنوب ، وهي صناعية تعتمد على مواد اولية من دول الجنوب وعلى اسواقها الاستهلاكية في آن •

ثم ان دول الشمال فرضت سيطرتها ، عبر التاريخ ، على دول الجنوب وانشات امبراطوريات احاطت بالحوض ، في حين ان محاولات دول الجنوب فرض سيطرتها على دول الشمال لم تكن كاملة ، ولم تدم طويلا •

فضلا عن أن دول الشمال استخدمت المتوسط اكثر مما استخدمته دول الجنوب، وانشأت صناعات ثقيلة ومرافىء تجارية وحربية على شواطئه ، في حين ان دول الجنوب ما زالت تتعثر في تخلفها •

ومن المشابهات ، ما هو جغرافي : جيولوجيا ومناخيا وانسانيا ، فكثافة سكان الحوض هي من أعلى نسب الكثافات في العالم ، ٣٠٠ مليون نسمة تعيش على شواطئه بمن فيهم السياح •••

ومنها ما هو اجتماعي حيث يلاحظ ان جنوب كل دولة متخلف عن شمالها ، الامر الذي يسد الفرق في التنمية ، بين شمال دول الجنوب وجنوب دول الشمال الواقعة على شواطىء الحوض • يضاف ان هذه الدول تتشابه في فقدها القدرة على فرض نفسها، بعدما بات القطبان الرئيسيان في العالم هما الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي • من هنا انطلقت فكرة توحيد دول الحوض في اسواق اقتصادية ، وربما سياسية في المستقبل •

التلوث هو الاخطر

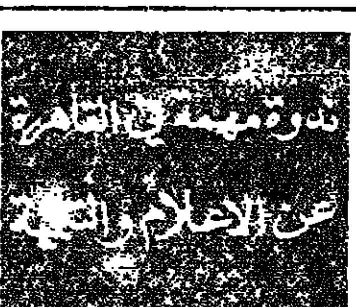
كل ذلك يشجع الدول المتوسطية ، على البحث عن مصيرها ، لان المتوسط في خطر: خطر على اقتصادياته ، وعلى انسانه وعلى مجالاته الحيوية • ولعل اهم الاخطار التي تحيق به حاليا هي في اشتداد التلوث واخطار البيئة •

بعض الارقام توضح مدى هذه الاخطار :

● تبلغ مساحة المتوسط ٢٩٩٦ كيلومترا مربعا وتمثل ١ في المئة من مجموع مساحة البحار في العالم ، وحجم مياهه ٤٢٧٠ مليون متر مكعب تمثل ٠،٣ في المئة من حجم مياه بحار العالم ، لكنه يشهد حركة مرور ٢٥ في المئة من حاملات النفط في العالم •

● واذا علمنا ان نسبة ملوحة مياهه هي ٤٠ في الالف ، وان امكان تغيير مياهه تتم مرة كل مئة سنة عبر مضيق جبل طارق امكننا تقدير حجم الخطر ، خصوصا ان مياه

(التتمة في الصفحة — ٣ —)



بمبادرة من صندوق الامم المتحدة للنشاطات السكانية ونقابة الصحافيين في مصر بدأت امس في القاهرة ندوة عربية حول « دور الاعلام في التنمية » يشترك فيها ممثلون عن الصحافة واجهزة الاعلام العربية •

وسبق هذه الندوة لقاء في تشرين الثاني الماضي ضم نحو ١٠٠ خبير ومتخصص وصحافي ناقشوا ، على مدى ثلاثة ايام قضايا التنمية ودور الاعلام فيها • وقد رأى هؤلاء ضرورة عقد الندوة الحالية على نحو اشمل واوسع •

وتتناول مناقشات الندوة دور الاعلام العربي في دعم التنمية وحشد الطاقات لها • ومن بين الشؤون المطروحة انشاء مركز عربي لنشر الدراسات الصحافية والاعلامية المختلفة وتوزيعها وتدريب الصحافيين على معالجة قضايا التنمية وتوثيق المعلومات واعداد مجلة او نشرة دورية تشمل معلومات عن التنمية في العالم العربي على ان يشمل نشاط المركز المذكور مجموع الصحافيين والاعلاميين واصحاب الدور الصحافية والاذاعيين • ويكون له ، الى جانب مقره الرئيسي ، تمثيل في كل الدول العربية • ويمكن توفير موارد مالية ثابتة له من ثلاثة مصادر اساسية : اشتراكات من المؤسسات الصحافية والاعلامية الاعضاء ومساهمات من الدول العربية ومعونات دولية ممكنة •

وتستمر الندوة الى بعد غد الثلثاء •



الاميركيون يتركون للايطاليين تنفيذ خط الانابيب "سومد"

تعثر الاتفاق الموقع بين السلطات المصرية والشركة الاميركية « بكتل كوربوريشن دي لوس انجلوس » حول تنفيذ بناء خط أنابيب «سومد» الذي يربط السويس بالبحر الابيض المتوسط •

ونتيجة ذلك تأخر تنفيذ المشروع خمسة أشهر •

وكان الطرفان وقعا اتفاقا ، في هذا الصدد ، في الاول من تشرين الاول الماضي يقضي بالبدء في عمليات التنفيذ في كانون الثاني ١٩٧٤ •

وأعلنت شركة « بكتل » رغبتها في الانسحاب بعدما رفضت الحكومة المصرية طلبها الداعي الى زيادة كلفة تنفيذ المشروع بنسبة ١٧ في المئة • ومعروف أن الخط يمتد على مسافة ٣٣٦ كيلومترا ، وتقدر كلفة انشائه بنحو ٢٤٥ مليون دولار • وعلى رغم التقارب المصري الاميركي الواضح، فقد رفض الجانب المصري تعديل شروط الاتفاق، ويشير بعض المراقبين الى أن المصريين يتجهون ، في الوقت الحاضر ، نحو الاتفاق مع مجموعة ايطالية لتنفيذ المشروع ، على أساس كلفة اجمالية لا تتعدى الـ ٢٥٠ مليون دولار •

وتضم هذه المجموعة الشركات الاتية : « سنام بروجيتي » ، « سايبسم » ، « مونتوبي » ، وغيرها • ومن المتوقع أن يبدأ تنفيذ بناء الخط في الشهر الحالي ، على أن ينتهي العمل فيه خلال ثلاثين شهرا •

ويضم مشروع « سومد » خطين من ٤٢ بوصة، وتبلغ طاقته ٤٠ مليون طن في السنة ، في المرحلة الاولى من مراحل التنفيذ (٢٤ شهرا)•

وفي نهاية المرحلة الثانية التي تمتد على ستة اشهر ، سترفع الطاقة الى ثمانين مليون طن في السنة • وفي الامكان تطوير الخط وتوسيعه ، في مرحلة لاحقة ، على نحو يؤدي الى رفع طاقته الى اكثر من مئة مليون طن • وتتوقف عمليات توسيع الخط على طبيعة تطور وجهة الامدادات النفطية بين الخليج العربي واسواق أوروبا وأميركا واليابان من جهة ، وعلى مدى الاسراع في توسيع قناة السويس ، من جهة أخرى •

التمويل سيكون عربيا ؟

وطرح انسحاب شركة « بكتل » الاميركية من الاتفاق الموقع مع الحكومة المصرية ، مشكلة تأمين التمويل اللازم للمشروع • وكانت مجموعة مصرفية أميركية ، بموجب الاتفاق السابق، قدمت قرضا تبلغ قيمته مئة مليون دولار للمساهمة في تغطية نفقات بناء « سومد » ومن غير المستبعد أن تحل مجموعات مصرفية عربية مكان الاميركيين، لتأمين الاموال اللازمة للمشروع ، خصوصا أن الفوائض النفطية العربية التي تتزايد في استمرار، تبحث في الوقت الحاضر عن مجالات مثمرة للتوظيف •

وتجدر الاشارة الى أنه تم في كانون الثاني الماضي ، انشاء « الشركة العربية للانابيب »، برأس مال مقداره أربعمئة مليون دولار • وستأخذ هذه الشركة على عاتقها ، بناء خط «سومد» واستثماره • وتساهم في رأس مال الشركة مجموعة من الدول العربية ، بينها مصر (٥٠ في المئة) والسعودية وأبو ظبي والكويت • وستكون للحكومة المصرية، بعد انجاز الخط وبدء تشغيله، نسبة من رسوم وعائدات مرور النفط الخام •

ومن غير المتوقع أن يترك الغاء الاتفاق بين « بكتل » والحكومة المصرية ، تأثيرات سلبية على العلاقات المصرية الاميركية التي تسير ، في شكل مقرر ، نحو المزيد من القوة والتلاحم منذ أن تم فك الارتباط على الجبهة المصرية •

كمال حمدان



اللبناني الاصل ألفرد عبود يصعد فوق ١٧ مليار دولار

الشهر الماضي اختارت فرست شيكاغو كوربوريشن الشركة الام لـ « ذي فرست ناشيونال بنك اوف شيكاغو» الفرد روبرت عبود اللبناني الاصل نائبا للرئيس غايلورد فريمن الذي سيتقاعد في خلال السنتين المقبلتين تاركا منصبه لنائبه الجديد .

ويعتبر عبود من اقدر الخبراء الماليين ، وهو مجاز في الحقوق وفي ادارة الاعمال من جامعة هارفارد ، وفي غضون السنتين المقبلتين سيهيأ لتولي رئاسة احدى اقوى الشركات الاميركية نفوذا والاشراف على تحريك ١٧ مليار دولار في العمليات التي تقوم فيها مؤسسته في ٣٢ بلدا (راجع ص ٨) .

هكذا منذ الأصل

من المعدل الانكليزي الى اليد اللبنانية

هل تصلح الادارة ما افسده التسلط في مشروع القاسمية ؟



احد اهم مشاريع الري مياهه مكبة !

مشروع القاسمية

اهلا وسهلا

صبرا : لامقومات اساسية لاستثمار المشروع تضخم في الموظفين ونقص في المستندات وغياب في الجهاز الفني

هل تستطيع المصلحة الوطنية لنهر الليطاني ان تصلح ما افسده مرور ربع قرن من التسلط على مصلحة ري القاسمية – رأس العين ؟

إن المرسوم الرقم ٧٤٣٢ الصادر في تاريخ ١٢ اذار الماضي، والقاضي بالحاق مصلحة ري القاسمية بمصلحة الليطاني، يحمل الاخيرة اعباء اضافية، لا بد من القبول بها والعمل على تنظيمها .

فمنذ ضرب الانكليز اول معول في السد التحويلي على القاسمية وعمليات اهدار المياه، وسرقتها والتمنع عن دفع الاشتراكات فيها هي على قدم وساق .

- وتعتبر مصلحة الليطاني ان مشروع القاسمية هو «احد اهم مشاريع الري في لبنان نظراً الى اهمية القطاع المستفيد منه والملائم تربة واقليماً للزراعات الفنية ذات المردود العالي» ومع ذلك فان كميات المياه المستثمرة فيه يجب ان تروي حوالي ١٢٠٠ هكتار زيادة عما ترويه الآن ، وان ترميم التجهيزات الفنية واصلاحها يكلفان نحو مليوني ليرة .

فما هو هذا المشروع، وما هي حالته اليوم؟ يروي مشروع القاسمية السهل الساحلي الممتد بين مدينة صور ونهر سينيق (جنوب صيدا) بطول ٥٠ كيلومتراً إضافة الى الاراضي الواقعة في حوض النهر شرق المصب وعلى عمق حوالي ٩ كيلومترات، حيث انشىء سد تحويلي وقناة رئيسية تتفرع منها قناتان : واحدة الى صور بطول ٩ كيلومترات وتلتقي بقناة رأس العين، (الصفصافة) والثانية في اتجاه صيدا وهي بطول ٣٠ كيلومتراً .

وقامت المصلحة الوطنية لنهر الليطاني بتركيب مجموعة ضخ كهربائية على نهر القاسمية في منطقة عبور سحارة فرع صور وامنت بالتالي حاجة فرع صور بالضخ من النهر مباشرة خلال موسم ري ١٩٧٣ .

وتبلغ كمية المياه المخصصة بهذه المنطقة من سد القرعون ٤ امتار مكعبة في الثانية ٣ منها لفرع صيدا ومتر لفرع صور يضاف اليها مترمكعب من رأس العين، وآخر عن طريق الضخ من مجرى النهر .

الضرورات والمقتضيات

لكن منشآت هذا المشروع هي في حاجة الى صيانة وترميم . وقد ورد في تقرير عن اوضاع الانشاءات «ان قسماً من نفق فيزران يقتضي اصلاحه بالضرورة القصوى لانه معرض للتصدع المتمادي والانهيار كذلك إضافة الى ما يتبع ذلك من كارثة استثمارية واقتصادية . وتقدر تكاليف الاصلاح بـ ٣٥٠ الف ليرة» .

«كما انه يقتضي انشاء مهارب لتفريغ السحارات في العقبية والزهراني مما يسهل عملية التعزيل والصيانة وحسن سيلان المياه خصوصاً في الفرع الشمالي لمشروع القاسمية . وتبلغ هذه الاكلاف نحو ٣٢ الف ليرة . تضاف الى ذلك ضرورة انشاء مهارب وقنوات ثانوية في عدلون (١٠٥٠٠ ليرة) والقاسمية (٣٩٠٠٠ ليرة) ومحيليب (٢٨٥٠٠ ليرة)» .

«اما في ما يعود الى القناة الرئيسية فان حالتها غير مرضية فنياً، في ما خلا الاقسام التي اعيد اكساؤها وهي بطول ٨ كيلومترات من اصل ٤٢ كيلومتراً وحالتها المتداعية تقتضي تجديدها حفاظاً على المياه من التسرب والاهدار والاضرار بالملاكين المجاورين . وتقدر هذه الاكلاف بـ ٤١٥ الف ليرة .

وبالنسبة الى مشروع برك رأس العين، فان قناة الصفصافة (٤٥٠٠ متر) قديمة جداً، وكانت تابعة للدوائر العقارية ثم التحقت حديثاً بالمصلحة، ومنها حوالي ٧٠٠ متر مغطاة . وهي في حالة غير مقبولة وشبه مجهولة لقدم عهدها وخطر الكشف عليها، كما انها معرضة للتعدي والتلوث الهائل نظراً الى الظروف الخاصة في منطقة مرورها . وتقدر كلفة القناة بـ ٦٠٠ الف ليرة لبنانية .

تضاف الى ما سبق ضرورة اقامة بعض المشاريع منها ما يحمي برك رأس العين من الاهدار والتلوث وتجهيزها بسكور فنية ملائمة ومنها اعادة ترميم سد عسيران وتقويم مجرى البيشرون في الفازية، ووضع دراسة شاملة للمشروع مع المساحات المروية ومسح الحرم وتحديده وازالة الركام منه» .

الثغرات الفنية والادارية

وتبين لمديرية استثمار مشاريع الري في مصلحة الليطاني وجود ثغرات فنية وادارية اوجزها مدير الاستثمار المهندس محسن صبرا بما يأتي :

١ – انعدام المقومات الادارية الاساسية لاستثمار المشروع سواء لناحية المستوى والمؤهلات او الاختصاص ونوعية الاجهزة البشرية العاملة حالياً .

٢ – وجود تضخم هائل في العناصر الادارية التي لا فعالية ولا حاجة اليها بتاتاً .

٣ – الغياب الكلي للجهاز الفني الذي يعتبر الادارة الاستثمارية الفعالة التي يقتضيها حسن سير العمل . وان وجود مهندس غير متفرغ – لا يعمل إلا عند تكليفه مهمة معينة – يستحيل عليه الالمام بالمشاكل العالقة وايجاد الحلول السريعة والمناسبة . (كان يحضر ٣ ايام في الاسبوع وفي صورة متقطعة) .

٤ – النقص في المستندات الثابتة لضبط كميات المياه المستثمرة والمساحات المروية فعلاً، اذ انه لا يوجد ملف خاص بكل مشترك يتضمن على الاقل عقد اشتراك في المياه انما تستوفى مستحقات الاشتراك بفعل الاستمرار ومن غير قيود صحيحة واحتمال وجود ارقام عقارات مغلوطة .

٥ – عدم وجود خرائط مساحة مصححة حديثاً، وتشتمل على الانشاءات الحاضرة وتحدد الحيّز الجغرافي للمشروع مع تبيان العقارات المروية حالياً .

٦ – ضعف الاجهزة الادارية العاملة في استثمار المشروع وقيام تعديات على حرم المنشآت ووجود المخالفات والتجاوزات على اختلافها، وتسلط فريق بغير حق على المشروع، والدليل على ذلك الوقائع المصادفة والتأخر في دفع مستحقات الاشتراكات منذ ١٩٦٤ والبالغة نحو مئة الف ليرة .

٧ – وجود تلاعب في المساحات المسجلة والمعرف عنها (٣٩٠٠ هكتار) بحيث ان هذه المساحات لا تتوافق مع كميات المياه المستثمرة حاليا والبالغة ٧٥ مليون مترمكعب سنوياً .

٨ – انعدام وجود اي تنظيم في مكاتب المصلحة، في مركز صور، وغياب كل ما يسمى ارشيفاً فنياً للاستعانة به عند الضرورة، كما انه لا هيكل تنظيمياً للمصلحة يحدد مهمة المستخدمين العاملين فيها .

٩ – لا اقنية فرعية لتوزيع المياه إنطلاقاً من القنوات الرئيسية الى العقارات المروية، بل يقوم المزارعون بوسائلهم الخاصة، وعلى نفقتهم، بانشاء هذه التمديدات على نحو غير صحيح اجمالا مما يساعد على اهدار كمية كبيرة من المياه .

١٠ – على القنوات منشآت خاصة تستفيد من المياه من دون ترخيص .

١١ – لا حدود واضحة لحرم المنشآت في اغلب الاماكن، حتى ان الاستملاكات الحاصلة غير مدونة على الصحائف العقارية وذلك لعدم وجود قرارات وضع يد .

ويعكف مجلس ادارة مصلحة الليطاني على درس الخطوات الواجب اتخاذها لتصحيح اوضاع مشروع ري القاسمية، وتأليف جهاز اداري وفني فيه .

مشروع الضخ من الرشيدية

بعد سحب المياه اللازمة لتموين قضاءي صور وبنت جبيل بمياه الشرب من برك رأس العين، وانخفاض كمية المياه المخصصة للري، عمدت مديرية المياه في صور، بناء على طلب مصلحة مشروع القاسمية والحاحه، الى تنفيذ مشروع لضخ المياه من بركة الرشيدية لصبها في قناة الصفصافة (رفداً للمياه عوضاً عن الكمية المسحوبة لمياه الشفة) لكنها لم تضعه قيد الاستثمار الى الان على رغم تنفيذ محطة الضخ وتجهيزها .

الناس

... بلى نفذت مشاريع كثيرة

تلقينا من السيد مالك سلام الرئيس السابق لمجلس تنفيذ المشاريع الانشائية الايضاح الآتي :

أطلعت في ملحق « النهار الانمائي » الصادر في ٥/١٤/ ١٩٧٤ على تصريح لمروان اسكندر يقول فيه . « ... فمنذ عشر سنين لم يتم تنفيذ مشروع كبير في لبنان ، الى بعض الطرق داخل بيروت ... » .

وبما انني كنت رئيسا لمجلس تنفيذ المشاريع خلال فترة خمس سنوات من أساس السنين العشر التي يشير اليها السيد اسكندر .

وبما اني خلال فترة وجودي فقط قد نفذنا مشاريع بقيمة ٣٧٥ مليون ليرة لبنانية تقريبا . لذلك فانني ومن الذاكرة وعلى وجه التقريب اعدد بعض المشاريع الكبرى التي جرى تنفيذها مع الكلفة التقريبية لكل منها :

١ – الحوض الثالث لمرفأ بيروت مع مرفأ جونيه ونادي اليخوت ٦٥ مليون ل.ل.

٢ – اهراءات القمح في مرفأ بيروت ٢٠ مليون ل.ل.

٣ – أوتوستراد جونيه – طبرجا ١٥ مليون ل.ل.

٤ – متابعة معرض طرابلس (وقد أصبح جاهزا تقريبا) ٥٠ مليون ل.ل.

٥ – الجامعة اللبنانية – كلية العلوم والابنية الملحقة بها ٥٠ مليون ل.ل.

٦ – مشروع القرى المحرومة بما في ذلك وصلة المتن – كسروان ووصلة عيون السيمان – بعلبك ووصلة ميروبا – لاسا – أفقا وطريق فاريا الخ... ١٠٠ مليون ل.ل.

٧ – نهر بيروت ٣٠ مليون ل.ل.

٨ – نهر ابو علي ٢٥ مليونا .

٩ – تعميم الكهرباء في لبنان ٣٠ مليون ل.ل.

الخ .. الخ ..

هذه ليست جردة كاملة ولكنها تعطي في رأيي فكرة تخالف تماما تلك التي تعطيها المعلومات الواردة في التصريح المشار اليه» .

التضخم وآثاره الاقتصادية والاجتماعية

ادروان : الأمم المسيطرة والطبقات المستغلة ترفض التقاسم العادل لثمار الازدهار

التضخم وآثاره الاقتصادية والاجتماعية كان موضوع ندوة نظمتها الاسبوع الفائت جمعية خريجي كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية في الجامعة اليسوعية . وتحدث في الندوة الدكتور بيار نصرالله عن علاقة القطاع المصرفي والسياسة المالية بالتضخم الذي يتفشى ، في الوقت الحاضر ، في الاقتصاد اللبناني . امـا الدكتور الياس غناجة فركز على الاجراءات التي اتخذت للسيطرة على التضخم وقدم اقتراحات عدة تهدف الى انجاح سياسة مكافحة الغلاء بينها واحدة تدعو الى ضرورة اعتماد اقتصاد موجه ومنظم . وتناول الدكتور عمر عضاضة موضوع الآثار الاجتماعية المترتبة على التضخم ، مشيرا الى الهوة القائمة بين نمط استهلاك اللبنانيين ونمط انتاجهم . اما الدكتور اودروان ، الاستاذ المحاضر في فرع الاقتصاد في الكلية ، فانه حاول تحديد الاسباب النظرية لظاهرة التضخم والغلاء ، مؤكدا زوال المنافسة الحرة وخضوع الاسعار لارادة الاحتكارات العالمية والشركات المتعددة الجنسية ، وانتهى الى استنتاج في غاية الاهمية ، يفسر التضخم في رفض الامم المسيطرة والطبقات الاجتماعية المالكة لوسائل الانتاج تقاسم ثمار الازدهار الاقتصادي في شكل عادل . وهنا نص مداخلة البروفسور اودروان :

« ما هي الاسعار ؟ وكيف تحدد ؟ كتاب اقتصاد صدر حديثا يوضح ان الاسعار في النظام الحر تحدد بالنسبة الى عاملين :

– نظام العرض والطلب .

– سعر الانتاج .

فعندما يقل الانتاج ترتفع الاسعار وعندما يكثر تنزل . واذا زاد الطلب وبقي العرض على المستوى نفسه ارتفعت الاسعار كذلك .

هذه المعطيات التي تظهر بديهية هي في الحقيقة سبب التعقيد في تحديد الاسعار وتوقيت ارتفاعها او تدنيها .

فمن الصعب تحديد العرض والطلب في مكان معين بحيث لا يمكن التكهن مسبقا متى يزيد الطلب وبالتالي متى ترتفع الاسعار . لذلك لا يمكن الجزم اذا كانت الاسعار المعروضة عادلة .

لكن علماء الاقتصاد يرون ان في النظام الحر حيث مجال المنافسة مفتوح ، تتناسب نوعا ما الاسعار مع كلفة الانتاج ، والمنافسة تجعل الكلفة تحدد سعر السلع . من هنا يمكن القول ان الاسعار في الانظمة الحرة تتحدد في ضوء كلفة الانتاج .

لكن لسوء الحظ نحن الاقتصاديين نحلم كثيرا ويذكرنا دائما بذلك طلابنا ما داموا هم يحتفظون بعقل سليم قبل ان نشوه لهم الحقائق بواسطة علومنا . وهذا يعني أن النظام الاقتصادي الحر والحرية الاقتصادية ونظام المضاربة العادلة باتت اسطورة من اختراع علماء الاقتصاد . اما الحقيقة فهي ان المضاربة غير عادلة وان هناك احتكارات وشبه احتكارات . (احتكار القلة في اسواق البيع والشراء ...)

ففي الانظمة التي لا تقر مبدأ المضاربة ، لا تحدد الاسعار بكلفة الانتاج ، انما بحجم الطلب وبسرعة التصريف . وحتى يحدد اسعاره ينظر الملتزم الى خارج مصنعه ويرى ما هو السعر المناسب لبيع الانتاج . وهكذا توضع الاسعار فعلا بالنسبة الى العلاقيين العارفين المحترفين والمستهلكين في المجتمع الاستهلاكي .

ونحن حاليا نعيش في مجتمع هرمي ، حيث تضع المصانع الكبرى الاسعار التي تراها مناسبة لارباحها . وفي الانظمة التي تنتفي فيها المضاربة هناك ارتباط ضعيف بين الاسعار وكلفة الانتاج لان الاسعار تعطي صورة عن سياسة السيطرة .

بعض الملاحظات

وهنا لا بد من ابداء بعض الملاحظات :

اولا : قد يقال ان الشركات التي تفرض اسعارا عالية للسلع قد لا تجد لها من يشتريها . لكن هذه ليست مشكلة ، اذ يكفي ان تفرض الشركات على الدولة والمصارف هذه الاسعار حتى تسارع هذه الى ايجاد منفذ للبضاعة . وهذه المسألة يشرحها غالبريت في كتابه : « الوضع الجديد للصناعة » .

ثانيا : ان التضخم النقدي بسبب كلفة الانتاج هو كذلك اسطورة .

طبعا ان ارتفاع الاسعار موجود لكنه حجة جيدة يتهافت عليها الملتزمون كي يرفعوا اسعار السلع .

فمن يصدق ان سعر انتاج الفاكهة والخضر قد تضاعف في سنة واحدة؟ وماذا يفسر ارتفاع سعر جبن « الكامانبير » بالليرة اللبنانية في حين انه لم يرتفع في فرنسا سوى ١٠٪ بينما انخفض سعر الفرنك الفرنسي بنسبة ٢٠٪ منذ شهر حزيران ؟ ما هي طبيعة التضخم المالي . انها ترتبط بقضية التوزيع . فهي نوع حديث من الاستغلال لانها تنبثق من رفض الامم المسيطرة لوجوب تقاسم ارباح الانتاج ورفض الطبقة المستغلة تقاسيم ثمار الازدهار .

من فترة وجيزة كانت للدول المتقدمة طريقة سهلة في استغلال الدول المتخلفة وذلك عن طريق استعمارها سياسيا واقتصاديا : مما يسهل لها الحصول على المواد الاولية باسعار متدنية .

اما اليوم وحيث تحاول الدول المتخلفة مراقبة سوق المواد الاولية يبقى امام الدول المتقدمة وسيلة اخرى للحصول على المواد الاولية في مقابل مبادلتها بالمنتوجات المصنعة التي تبيعها باسعار ترتفع يوما بعد يوم .

في الحقيقة ان التضخم العالمي هو وسيلة كي تلقي الدول المتقدمة على عاتق الآخرين اعباء التضخم الاقتصادي .

ولم يمض وقت طويل كانت البطالة تساعد في الابقاء على المعاشات المتدنية وبالتالي الحصول على ارباح وافرة . اما حاليا فان العمال ينضمون الى النقابات التي تتوصل ولو مع قليل من التأخير الى الحصول على زيادة في المعاشات لكن هذه الزيادة يستعيدها اصحاب المصانع من المستهلك بحجة ارتفاع الاسعار . وهكذا يظهر التضخم كبديل صالح من البطالة بغية المحافظة على نسبة الاستغلال وكوسيلة جيدة للطبقات المسيطرة في الحصول على الحصة الكبرى من النمو الاقتصادي .

النتائج معروفة

اما نتائج التضخم فهي معروفة لانها تؤدي الى استنزاف دخل المدخرين لمصلحة المستدينين بما فيها الشركات وكذلك الى استنزاف دخل الطبقة العاملة وذوي الدخل المحدود لمصلحة الفئات الاجتماعية الاخرى .

وفي النهاية اذا كان التضخم يفيد اصحاب الخدمات فانه في الدرجة الاولى يفيد المراهنين والذين يستولون على قسم من الانتاج الوطني من دون ان يعطوا في المقابل اي جهد للمشاركة في هذا الانتاج . فكثيرا ما يقال : التضخم فعلا مزعج لكنه في الوقت نفسه يعطي مجالا للقيام باعمال جيدة .

ولا دواء لهذا الوضع ، ففي حال عدم التمكن من مكافحة الاسباب العميقة لهذا الوضع المرتبط بالطبيعة البشرية ، تكتفي هنا بالتخفيف من نتائجها . فان هدف السياسيين ومنهم وزير المال الفرنسي جيسكار ديستان ، هو المحافظة على نسبة معقولة من التضخم وهذا يعني المحافظة على نسبة مقبولة من الاستغلال من دون أن يجر ذلك الطبقة الكادحة الى الانفجار الاجتماعي . وينتظر مثلا من الدولة ان ترفع الحد الادنى للاجور او ان تطلب من المصارف والمصانع الكبرى ان تخفف من « لؤمها » الاقتصادي .

لكن هل يمكننا العيش طويلا مع هذا التضخم من دون اللجوء الى عوامل تصحيحية ؟

هل في امكان نظام المصارف ان يظل قائما من دون المقاومة في تضخم مستمر يؤدي الى انفجار اجتماعي ؟

بدأ البعض يتساءل ويحاول الغربي حاليا ايجاد منفذ لهذه الحلول ويسهل للرأسمالية ان تتابع طريقها بكل براءة .

[illegible] المعطيات الاقتصادية في المنطقة [illegible] بيروت فرنسي ولا يبدو انه سينقص

بدأت مصارف عالمية عدة توجه نشاطها الى منطقة الخليج حيث الزيادة المرتفعة في عائدات النفط أخذت تشكل جانبا قويا . ومن هذه المصارف بنك باريس والبلاد الواطئة الذي قرر أن يفتتح له فرعا في أبو ظبي .

فهل يعني هذا ان بيروت بدأت تفقد مركزها كمحور للحركة المصرفية في الشرق الاوسط ؟

الواقع انه قبل انفجار أزمة النفط لم يكن للمصارف الفرنسية أي حضور في منطقة الخليج ، وبروز هذا الاتجاه الجديد لديها يقود الى ملاحظة المحيط التي تتطور من ضمنه الاوضاع المصرفية في العالم العربي ، وهو ما ذهب اليه الخبير المصرفي الفرنسي كلود بوريون في مقال نشر حديثا في مجلة « ريفو دي موند » وطرح فيه احتمالات عدة تتصل بالظروف العربية وبالشعور الذي يسود المنطقة من جهة ، وبموقع بيروت الفريد كباب مفتوح على الغرب من جهة أخرى .

في رأي بوريون انه ، عدا السعودية ، ليس في الدول العربية المنتجة للنفط ما يمنع المصارف الاجنبية من فتح فروع لها فيها ، لكن يجب الا يخفى انها تبقى مهددة دائما وأن اختلفت الاسباب . ففي الدول ذات النظام الليبرالي هنالك تهديد من جانب الرساميل العربية وسيطرتها ، وفي الدول ذات الانظمة الموجهة يمكن اللجوء الى سيف التأميم في أي وقت ، واذا أضيف الى ذلك كله ان السعودية أصبحت ميالة الى « سعودة » المصارف التي سبق وانشئت فيها ، لا يبقى أمام المصارف الفرنسية التي تطمح الى دور في الشرق الاوسط سوى مخرج واحد : بيروت .

وبيروت ، كما يراها بوريون ، هي هذه المدينة الرائعة ... وهي فعلا سويسرا الشرق الاوسط من حيث حركتها المصرفية المفتوحة أمام كل من يريد ، تقريبا ، والمعززة بسرية مصارف مطلقة تمنع كشف اسماء الزبائن وحساباتهم كما تمنع تقديم أي معلومات عن أي نشاط يتصل بهم لا الى الافراد ولا الى أي سلطة ، ادارية كانت أم عسكرية أم قضائية ، وهذه السرية تنطبق على كل المؤسسات أيا تكن جنسياتها ، كما ان المصارف اللبنانية تجيد معرفة كل الاساليب الفنية الموضوعة في خدمة هذه السرية ، من الحسابات المرقمة الى الصناديق الحديدية ذات الارقام .

والى ذلك ، هناك حرية كاملة على صعيد الصرف وحركة الرساميل . وهنا ، ولو في الظاهر ، يتشكل النظام المثالي لتجارة المصارف في بيروت حيث الان ٧٥ مصرفا معظمها مصارف لبنانية ، وهنالك عدد غير قليل من هذه المصارف في اشراف مؤسسات أجنبية . وما يثير الملاحظة هو أن سبعة من المصارف الثمانية الرئيسية أجنبية وأن المصرف الثامن ليس مستقلا .

وبعدما يتحدث عن التأثير الذي احدثه انهيار انترا وما زال يحدثه في النفوس ، يشير بوريون الى التدابير الوقائية التي اتخذتها الدولة ، الى أن يقول : « اذا كانت التقنية المالية في الساحة البيروتية لا تبدو خالية من بعض العيوب ، باستثناء ما خص العمليات التي تجري عن طريق بعض المؤسسات الكبرى ، فان شيئا أكيدا يبقى في الحساب وهو ، ان المال موجود وهو لم ينقص ابدا ولا يبدو أنه سينقص .

لكن ، في المقابل ، اذا كانت بيروت لا تزال الساحة الرئيسية لتحرك رؤوس الاموال العربية الضخمة ، فليس هناك أدنى شك في ان رؤوس الاموال هذه ستكون ، أكثر فأكثر ، في اشراف مصادرها الاصلية . وهذا ما يوجب التوجه ، في المستقبل القريب ، نحو هذه المصادر في السعودية وفي الامارات ، خصوصا انه سيكون لرؤوس الاموال هذه حضور في كل الساحات المالية الكبرى من باريس الى طوكيو مرورا بلندن ونيويورك وفرنكفورت وروما ، عبر فروع المصارف أو عن طريق المصارف الجديدة ، وأحدثها المؤسسة المالية العربية التي تأسست بمساعدة من فرنسا وساهم فيها « بنك دو لونيون أوروبيان » بنسبة ١٨ في المئة ، كما ساهم فيها بنك طوكيو ومؤسسة « مانيوفاكتشرز هانوفر تراست » لكن في أي حال ، تبقى أكثرية أسهمها من مصادر عربية (صندوق الاستثمار الكويتي وبنك الاعتماد اللبناني والمصارف السعودية وغيرها) .

ولعل أهم ما يميز هذه المؤسسة المتعددة الجنسيات هو انها تعتزم تحريك رأس مالها في تمويل البلدان العربية وبلدان العالم الثالث .

وستفيد بيروت من ذلك بالتأكيد ، كون المركز الرئيسي للمؤسسة فيها » .

فرنسا الحائرة بين "الثورة" و"التطوير" ميتران وجيسكار يمثلان خطين غير متوازيين

اليوم تخوض فرنسا معركة انتخاب الرئيس الجديد للجمهورية في الدورة النهائية التي يتقابل فيها فاليري جيسكار ديستان وفرنسوا ميتران بعدما حجبت الدورة الاولى المرشح الديغولي جاك شابان دلماس، والخيار الذي تقدم عليه فرنسا اليوم سيترك آثارا لا على أوضاعها السياسية والاقتصادية الداخلية فحسب بل على الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية على الصعيد الاوروبي كذلك : وترتدي نتيجة الخيار الفرنسي أهمية خاصة لكونها تأتي في وقت تخوض جارتها المانيا ، منافستها الاولى على زعامة الاسرة الاقتصادية الاوروبية ، معركة خلافة برانت ويواجه الرئيس الاميركي نيكسون، زعيم السياسة المجابهة مع الاسرة الاقتصادية الاوروبية ، احلك ايام ولايته نتيجة مخلفات فضيحة ووترغيت •

واذا ما عزلنا العناصر السياسية في نتائج معركة اليوم لوجدنا أن فرنسا تواجه في اختيارها بين جيسكار ديستان وميتران خيارا اساسيا بين خطين غير متوازيين لهيكليتها الاقتصادية والاجتماعية • وهذا من شأنه أن ينعكس في شكل أو في آخر على هيكلية الاسرة الاقتصادية الاوروبية على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي نظرا الى الدور الذي تلعبه فرنسا ، ويفترض فيها أن تلعبه مستقبلا ، في تطوير الاسرة الاقتصادية الاوروبية •

فأين تلتقي والى أي مدى تتباعد هذه الخطوط غير المتوازية التي يقوم عليها الخيار الفرنسي اليوم ؟

تباعد في النظرة

ففي ميدان الهيكلية الاقتصادية يتضمن برنامج ميتران وجوب توسيع القطاع العام عن طريق تأميم الشركات الفرنسية التسع الكبرى التي نص على تأميمها البرنامج المشترك الذي يربط المرشح الاشتراكي بحلفائه الشيوعيين، كما ينادي باعادة تخطيط القطاعات المنتجة بغية تأمين أفضل مستوى للمعيشة وايصال العمال الى المشاركة فعلا في ادارة المؤسسات على مستوى اتخاذ القرارات •

اما جيسكار ديستان فيعتبر ان الاولوية الاهم هي في تأمين العمل وتخفيف حدة البطالة وأن الدور الفرنسي في العالم يرتبط ارتباطا وثيقا بالقوة الصناعية الفرنسية • من هنا تشجيعه لحركات التصنيع العملاقة ووقوفه في وجه أي محاولة للتأميم مجددا، وينادي جيسكار ديستان بوجوب اعطاء أهمية خاصة لتخفيف الفوارق في الدخل وتنفيذ بعض التجهيزات الجماعية بعد اختيارها كالنقل المشترك والمستشفيات •

وفي ميدان محاربة التضخم يجمع المرشحان على وجوب تنفيذ هذه المحاربة ووقف التضخم الا انهما يختلفان في الاجراءات الواجب اتخاذها • فبينما يعتبر ميتران أن أهم اجراءين يجب اتخاذهما لمحاربة التضخم هما تجميد الاسعار ولو موقتا وخفض رسوم القيمة المضافة على السلع الضرورية نجد أن جيسكار ديستان يعارض سياسة تجميد الاسعار • وتتركز سياسة جيسكار ديستان لمحاربة التضخم على استخدام الموازنة والتسليف كادوات لكبح جماح التضخم اضافة الى وضع سياسة عامة لتنسيق الزيادات في الدخل لمختلف الطبقات وتخفيف حدة رسوم القيمة المضافة وتأمين حدود دنيا للدخل للطبقات المحرومة •

الضريبة

في الميدان الضريبي يعتبر ميتران ان توزيع العبء الضريبي العادل يفترض الغاء الرسم على القيمة المضافة بالنسبة الى عدد من المنتجات والسلع الاستهلاكية الضرورية وادخال التعديلات على نسب ومطارح الارباح الضريبية على الدخل • كما يشدد ميتران على وجوب اعادة النظر في الضريبة على الشركات بغية زيادتها •

وفي المقابل فان جيسكار ديستان يرفض زيادة الضريبة على الشركات بغية حمايتها كمراكز انتاج • وترتكز سياسة جيسكار ديستان الضريبية على خفض الرسوم على القيمة المضافة بحيث توازي معدلاتها المعدلات التي تطبقها البلدان الاوروبية الاخرى • كما يشدد على وجوب اعفاء الرساميل من الضرائب بغية تشجيع التثمير •

الميدان النقدي

يتبنى ميتران سياسة نقدية ترتكز على رفع قيمة الفرنك في المدى المتوسط والعودة الى حدود « الثعبان الاوروبي » كمقدمة لعودة الفرنك الفرنسي الى حدود صرف ثابتة • كما يتبنى ميتران مبدأ تحديد سعر واقعي للذهب باعتباره عنصرا من عناصر نظام النقد الدولي • ولا يتضمن برنامج عمل ميتران اي ايضاحات اجرائية لكيفية التوصل الى تحقيق هذه السياسة النقدية في ضوء الاعتبارات النقدية والمالية التي تسيطر على الاسواق المالية في العالم، اما مواقف جيسكار ديستان في هذا الميدان فتبدو اكثر واقعية في اطار العلاقات النقدية السائدة وفي ضوء اختباراته كوزير للاقتصاد والمال اذ هو يتبنى مبدأ اجراء مفاوضات مع شريكات فرنسا في الاسرة الاقتصادية الاوروبية بغية تحديد علاقات نقدية ثنائية او جماعية تحل محل « الثعبان الاوروبي » الذي أثبت فشله، وتركز سياسة جيسكار ديستان النقدية على وضع حدود مرنة للصرف تسمح للمصارف المركزية بالتدخل عن طريق رفع هذه الحدود او خفضها بنسب محددة بغية تطويق عمليات المضاربة النقدية التي قد تحصل • كما يتبنى فكرة وجوب اصلاح نظام النقد الدولي على أساس حدود صرف ثابتة يجري تقويمها دوريا على أسس واضحة •

الاجور والزراعة

في ميدان الاجور يتبنى ميتران مبدأ رفع الحد الادنى للاجر واعادة النظر في رواتب الموظفين ومساواة الاجور بين الاناث والذكور ، بينما يتعهد جيسكار ديستان برفع الاجور القليلة بنسبة هي ضعف نسبة زيادة الاجور المرتفعة والمساواة في الاجور بين الذكور والاناث • كما يشدد على تعميم حملات التأهيل المهني •

وفي الميدان الزراعي يتبنى ميتران حماية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ذات الطابع العائلي ويلحظ انشاء مكاتب متخصصة لكل منتج زراعي كما يعد بتطوير التعاونيات اما جيسكار ديستان فيدعو الى تنظيم الاسواق الزراعية الفرنسية مع احترام الاطار الزراعي الاوروبي ووضع المزارعين على قدم المساواة مع الوضع الاجتماعي •

التغيير بلا مخاطر

من الاكيد ان الاهداف التي يسعى اليها المرشحان ويدافعان عنها ليست متباعدة اذ انها ترتكز على العدالة الاجتماعية والتطوير الاقتصادي وتخفيف الفروقات بين الطبقات الاجتماعية المختلفة • الا ان ما يباعد بينهما اكثر فأكثر فهي الوسائل التي يقترحها كل من المرشحين لتحقيق هذه الاهداف الاقتصادية والاجتماعية •

فميتران يتوسل طرقا واصولا لا تتوافق والهيكلية الاقتصادية الفرنسية خاصة والاوروبية عامة لتحقيق التغيير في المفاهيم الاجتماعية السائدة • اما جيسكار ديستان فيدعم الهيكلية الاقتصادية القائمة ويدعو الى العمل على تطويرها باعطائها ابعادا جديدة تؤمن التطور والتنمية الاقتصادية وهو ما يسميه التغيير عن طريق تحديد المخاطر • وهو يدعو الى الحفاظ على الازدهار الاقتصادي الحالي وتطويره بابعاد انسانية معتبرا انه لا يمكن تحقيق اي تقدم اجتماعي من دون ازدهار وتنمية اقتصادية •

من الاكيد ان الفرنسيين مغرمون بالتغيير، ولكن اي تغيير سيختارون التغيير الثوري أم التغيير التطوري ؟

فؤاد الانسي

دول النفط العربية تعيد النظر في سياستها الزراعية

بدأت معظم الدول العربية المصدرة للنفط اعادة النظر في سياساتها الزراعية بعدما قررت عدم الاعتماد على النفط كمصدر وحيد للدخل •

فقبل اكتشاف النفط كانت الزراعة المصدر الاول للدخل في بعض الدول العربية وكانت تصدر منها كميات كبيرة الى الخارج • اما الآن فان الزراعة مهملة او انها لا تلقى العناية الكافية: في حين ان دول النفط مقبلة على فوائض مالية يمكن تخصيص ولو جزء منها لتنمية الزراعة في العالم العربي ككل •

وفي هذا المجال تبرز اهمية الاسمدة الكيميائية والمبيدات التي لا تستهلك الدول العربية سوى خمس حاجتها منها، وما زال معظم المزارعين يتجاهلون وجودها • ففي المملكة العربية السعودية تشتري الحكومة المبيدات اللازمة وتقوم برشها على المحاصيل والمزروعات مجانا: لكن المزارع السعودي ما زال يجهل اهمية هذه العملية ويكاد يعارضها •

اين الارشاد؟

وتقع مسؤولية هذا الوضع الذي ينطبق على معظم الدول العربية على تقصير دوائر الارشاد الزراعي في التعريف بفاعلية المبيدات •

إضافة الى ذلك، تلاقي بعض الدول العربية: خصوصا غير النفطية منها: صعوبات اقتصادية تجعلها عاجزة عن استيراد كامل حاجاتها من المبيدات • فمصر: مثلا: خصصت ٣٠ مليون دولار لهذا الغرض: في حين انها تحتاج الى مئة مليون دولار تقريبا •

من جهة أخرى: هناك مصانع عدة للأسمدة في الدول العربية نظرا الى توافر الغاز الطبيعي الناتج عن استخراج النفط: لكن نوعية انتاج هذه المصانع محدودة وتتركز على الاسمدة الازوتية في حين ان حاجات البلاد العربية تتطلب، اضافة الى ذلك: انتاج الاسمدة الفوسفورية والبوتاسية والكبريتية • والمواد الخام لهذه الاسمدة متوافرة: فالفوسفات موجود في الاردن وشمال افريقيا كما تنتج كميات كبيرة من الكبريت من عمليات استخراج النفط وتكريره •

مطلوبة هيئات علمية

اما مصانع المبيدات العربية فمعظمها مصانع لتركيب المبيدات ومزجها ولا توجد الى الآن هيئات علمية تعمل لاكتشاف مبيدات جديدة وتصنيعها لان ذلك يتطلب رؤوس اموال ضخمة وامكانات وابحاثا علمية مستفيضة إضافة الى ذلك لا تنتج هذه المصانع سوى المبيدات التقليدية القديمة، ذلك ان الشركات التي تكتشف مواد جديدة تحتفظ بها لنفسها •

ومن الضروري مباشرة اقامة صناعة للمبيدات الكيميائية والاسمدة من الكبريت والفوسفات العربي الذي تصدر كميات كبيرة منه كمادة خام: خصوصا ان الطاقة الكهربائية الرخيصة متوافرة في عدد من البلدان العربية •

خطوتان لا بد منهما

ولا بد في المستقبل القريب من القيام بخطوتين مهمتين : اولا تطوير القوانين المحلية التي تنظم عمليات تسجيل المبيدات واستيرادها واستخدامها مع التأكد من مواصفاتها ومناسبتها للمنطقة • ثانيا التثقيف والارشاد الموجه الى المزارعين وكل من يستخدم هذه المواد • وفي هذا المجال يجب توضيح معنى المبيدات وفاعليتها •

فالمبيدات الحشرية تقضي على الحشرات اما بالملامسة او بدخولها احشاء الحشرة عند تغذيتها من النبات • وقد صنعت حديثا مبيدات مزدوجة تعمل بالاسلوبين معا • ويبرز دور الارشاد في ايضاح نتائج عملية رش المبيدات لان استعمال المواد الكيميائية لفترات طويلة قد يولد لدى الحشرة مناعة ضد هذه المواد بالذات، كما ان استعمال المبيد بمقدار اقل من الكمية المقررة يعطي ايضا نوعا من المناعة: لذلك يجب ان ينصح باستعمال مبيدات متعددة بالتناوب، خصوصا عدم استعمال المبيدات الضعيفة •

واهم ما يجب القيام به بعد ايجاد الصناعات الكيميائية هو التنسيق على الصعيد العربي لرفع مستوى الانتاج الزراعي والاستفادة من امكانات كل الدول العربية، سواء التي تعطي المواد الاولية او تلك التي تقدم رؤوس الاموال او الخبرة •

السوق السياحية العربية المشتركة تحتاج الى جهود موحدة

نشرت مجلة «السياحة العربية» مقالا حول «استراتيجية التسويق للسياحة العربية» شرحت فيه الخطوات الواجب اتخاذها على الصعيد العربي لتبادل السياح وتسهيل انتقالهم بين الدول العربية •

وتقول المجلة ان السياسة والاستراتيجية السياحية تقومان عادة على قواعد ثلاث هي : نظرة الحكومة الى السياحة والمناطق السياحية واخيرا السياح انفسهم •

ويمكن القول ان استراتيجية تسويق السياحة العربية، التي ينتهجها الاتحاد العربي للسياحة ويطبقها داخل الدول العربية وخارجها بغية تطوير السياحة العربية: تنحصر في دعم الوسائل الاعلامية وتنسيق نشاطات اجهزة السياحة العربية في المؤتمرات والندوات والمعارض وفي حملات الدعاية والتسويق

أهم التوصيات

وكانت توصيات مؤتمر وزراء السياحة العرب عام ١٩٦٨ المنطلق الاساسي لاستراتيجية السياحة العربية الحالية، ومن أهم هذه التوصيات :

– قيام الاجهزة السياحية الرسمية باعداد المعلومات الاساسية والاحصاءات والابحاث الخاصة بمناطق التصدير ورغبات السياح وتزويد الهيئات المشرفة على التسويق بها، مع ضرورة تنسيق هذه المعلومات مع الاتحاد العربي للسياحة واتحاد منظمات مكاتب السياحة والسفر العربية والاتحاد العربي للنقل الجوي، وذلك على الصعيد العربي ككل •

– دراسة رغبات السياح العرب بغية التركيز على التسويق في المناطق العربية في الدرجة الاولى •

– التنسيق الكامل بين الاجهزة الرسمية للسياحة والهيئات المشرفة على التسويق للأفادة من الانفاق على الدعاية والترويج السياحي في اجتذاب السياح •

– اعداد برامج سياحية مشتركة لمجموعات الدول العربية المتجاوزة لكي يستفيد السائح من زيارة المنطقة ككل •

– قيام تعاون وثيق بين شركات الطيران العربية وسلطات السياحة في الدول العربية •

ويمكن تلخيص هذه التوصيات بأنها تهدف الى إيجاد سوق سياحية عربية مشتركة مع التركيز على الاسواق السياحية العالمية لتطوير الصناعة السياحية •

السوق السياحية العربية

وعلى رغم ان السوق السياحية العربية لم تتشكل بعد، فان مقوماتها الطبيعية والجغرافية والتاريخية متوافرة، وبالتالي فانها تحتاج فقط الى جهود عربية موحدة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياحية •

ولعل من ابرز العوامل التي تساعد على تكامل السوق السياحية العربية موقع الدول العربية الجغرافي وقربها من الاسواق العالمية المصدرة للسياح، خصوصا السوق الاوروبية وافريقيا واليابان • وهذه الميزة تجعل كلفة النقل رخيصة، إضافة الى رخص الخدمات السياحية في المنطقة العربية اجمالا •

وهنا لا بد من الاشارة الى وجوب إزالة القيود المفروضة على تنقل المواطنين العرب، واصدار تأشيرة واحدة للسياح الاجانب القادمين الى الدول العربية • اما من حيث الخدمات فيجب ان تنصب الجهود على إنشاء مؤسسة عربية عالمية للنقل الجوي وفتح خطوط لها في الاسواق المهمة على ان تقدم اليها الحكومات العربية الدعم المالي اللازم •

كذلك يجب البدء في إنشاء شبكة طرق برية صالحة وتأسيس شركة للنقل البري مع تزويدها وتجهيزها بالخدمات المناسبة التي ترضي رغبات السياح، وشركة اخرى للقطارات لتساهم في انجاح تطوير الحركة السياحية الداخلية والخارجية على غرار ما هو الآن في اوروبا •

صندوق عربي لتمويل المشاريع السياحية

ومما ومما تجدر الاشارة اليه، انه يمكن تأسيس صندوق عربي لتمويل هذه المشاريع المشتركة وانشاء المنتجعات في مواقع الجذب السياحي في كل البلدان العربية والتي يتوقع ان يكون لها اثر فاعل في استقدام السياح •

ومن اهم الخدمات التي تقع على عاتق اجهزة السياحة الرسمية والاتحادات السياحية العربية البدء بوضع برامج للتسويق السياحي في المنطقة العربية التي تتشكل مجموعة اسواق سياحية متكاملة • ويجب ان ترضي هذه البرامج مختلف اذواق السياح وان تنسجم مع انواع السياحات الجديدة كسياحة الشباب والعمال •

دراسات تسويقية

ومن العناصر المهمة في استراتيجية السياحة العربية اعداد الابحاث والدراسات عن مختلف مناطق تصدير السياح في سبيل التعرف على رغباتهم ولتلافي العمل في اسواق لا نفع فيها للمنطقة العربية •

وباشر الاتحاد العربي للسياحة اعداد مثل هذه الدراسات التسويقية التي تلقي الضوء على تركيب فئات السياح وميولهم وأوضاعهم الاجتماعية والاقتصادية • ويقوم الاتحاد بايصال هذه المعلومات الى دوائر السياحة العربية في القطاعين العام والخاص للافادة منها في أعمالها •



غداً في بيت مري

(تتمة المنشور في الصفحة – ١ –)

الانهر تستعمل للري وتوليد الكهرباء، وان اغزر انهره هو النيل وقد حصرت مياهه في سد اسوان •

● ان امكان الحياة البحرية في المتوسط تناقصت خلال العشرين عاما الماضية بين ٣٠ و ٥٠ في المئة حسب الامكنة ، وعلى عمق ٥٠٠ متر احيانا •

● وان الحوض الشرقي الذي يعيش ٥٠ مليون شخص على شواطئه ، يصب فيه ٩٠٠ الف طن من سوائل الغاز سنويا و ٤٠ الفا من المواد الفوسفورية ، و ٣٠٠ الف طن من المواد الهيدروكاربورية الناتجة عن مصبات النفط الواقعة بين ليبيا وسوريا فقط •

مياه نيس المبتذلة

● مدينة نيس الفرنسية (٣٥٠ الفا) ترمي في البحر مترا مكعبا ونصف متر من المياه المبتذلة ، كل ثانية ، اي ٤٧ مليون متر مكعب في السنة •

● مليون و ٥٠٠ الف طن من وحول النفط الشديدة السم تفرغ سنويا قرب جزيرة كورسيكا مما خفض نسبة الثروة الحيوانية البحرية ٤٠ في المئة وانخفض مشترى الاسماك ٨٠ في المئة •

● النتائج : تلوث البحار المغلقة، الادرياتيك والاسود الذي لم يبق فيه الا ٥٠ مترا من عمقه صالحة للعيش،

● طفيليات البحر الاحمر التي تعبر السويس ، تصب المحار والملح المعد للغذاء وهي تلوث بالانجراف ، ولقد تضررت بها الحياة البحرية وعثر على كميات من الزئبق والتيتان والـ د.د.ت، وغيرها في الاسماك،

● جمعية حماية المستهلك في فرنسا اوصت المواطنين بعدم تناول السمك اكثر من مرتين في الاسبوع ، لان كمية الزئبق بلغت ٠،٣٢ ميللغرام في الكيلو ، بينما المعدل هو النصف في اميركا ، والربع في اسوج •

● الزيوت التي تطفو على سطح المياه تصيب فطر علق البحر الذي ينتج ٨٠ في المئة من الاوكسجين الذي نتنشقه ، في حين ان الشواطىء اصبحت صحراوية ولم تعد الاشجار كافية لانتاج الكميات الباقية من الاوكسجين •

● ان معدل ما يرميه الفرد من المواد الصلبة في البحر هو ٢ كيلوغرام ونصف كيلو يوميا اي ان مجموع ما يرمى في المتوسط يوميا هو حاليا في حدود ٤٠٠ مليون طن •

وسيرتفع الحجم اليومي للفرد الى ٤ كيلوغرامات سنة ١٩٨٠ • يبقى ان هذا التلوث تنتج عنه امراض عديدة كالتيفوئيد والكوليرا والديزانطري وغيرها •

ثم هناك تلوث الارض بالاسمدة العضوية والمواد الكيميائية التي تلوث مصادر المياه العذبة والمياه الجوفية وتتسبب في امراض التيفوئيد كما ان التلوث بالمواد الصلبة يكثر من البرغش والذباب ، ويصيب الجرذان بالطاعون •

أما تلوث الجو فمصدره التدفئة المركزية بنسبة ٥٠ في المئة والسيارات ٢٥ في المئة والمصانع ٢٥ في المئة ، وتنتج عنه امراض الجهاز التنفسي •

ان الساحل اللبناني يساهم برمي ١٢٠٠ طن يوميا من المواد الصلبة في البحر ، عدا المياه المبتذلة والمجارير، ومنها ما يصب في الانهر وقد قضى على السمك النهري فيها •

أما المواد الكيميائية فاهمها المبيدات الزراعية ومبيدات الحشرات • وعثر في السمك القريب من الشاطىء ، على كميات من الـ د.د.ت. والـ D. D. E. والديالين الذي هو اشد فتكا من الـ د.د.ت. باربعين مرة ، كما عثر في المسافات التي لا تبعد اكثر من ٥٠٠ متر عن الشاطىء على الرصاص بنسبة ٢، P. P. M. والرصاص خطر كما هو معروف •

من هنا ان بلدان المتوسط يجب ان تبحث عن مصير بحرها ، وعن مصير مجالاتها الحيوية وكيفية استثمارها لتلافي الخطر الذي بدأ يتهددها •

ميشال مرقص

«اين يمكن ان يكون قد وصل بنا الحال الآن لولا شيكات السفر لتسهيل تقدم الاسفار السياحية والتجارية؟ وعلى وجه الخصوص بالنسبة الى السياحة في هذه الايام عندما يتوجه رب العائلة مع افراد عائلته الى قضاء العطلة في الخارج، وهو يريد حماية ماله عن طريق الاستبدال مقابل السلامة التي يضمنها شيك السفر•

ان شركة كوكس للسفر تتوقع ان تصدر خلال هذه السنة ما يصل الى ٢٥٠ مليون جنيه استرليني من شيكات السفر، ومع هذا فان معدل كل اصدار يصل الى ١٥٠ جنيها استرلينيا فقط• وبما ان هذا المعدل يأخذ في الحسبان كذلك شيكات السفر التي يتم اصدارها في افريقيا وآسيا حيث تكون مدة الاجازات خارج البلاد عادة اطول منها في اوروبا فان المبلغ اللازم سيكون اكبر• ويبدو مع هذا الاعتبار ان اغلبية الافراد الذين يشترون شيكات سفر يحتاجون الى نحو ١٠٠ جنيه فقط•

والحقيقة هي انه كلما قل المبلغ الذي تحتاج اليه زادت حاجتك الى تأمين ذلك المبلغ القليل من المال، ويظهر ان هذه الحالة هي السائدة في كل الاوقات• ويمكن الرجوع الى اصل شيكات السفر مئة عام الى الوراء• اذ تم ادخال استعمالها لسبب بسيط وهو ظهور نوع مختلف من السياح يتطلبون نظاما يساعدهم في الاستغناء عن الحاجة الى حمل مبالغ كبيرة من الاموال النقدية اثناء سفراتهم•

وفي الايام الغابرة كان المسافرون الاثرياء موسرين لهم اتصالات جيدة ويستطيعون الاعتماد على اصدقائهم ومعارفهم في الخارج وكانوا يحملون رسائل اعتماد او شهادات تعريف تمكنهم من الحصول على ما يحتاجون اليه من مال اثناء سفرهم• ولكن بحلول الستينات من القرن التاسع عشر اخذ توماس كوك بترتيب سفرات سياحية للاشخاص الاقل ثراء ممن ليست لديهم اتصالات من ذاك القبيل• وكانوا يدفعون تكاليف رحلا م سلفا بما في ذلك تكاليف الاقامة والمأكل، لكنهم كانوا يحتاجون الى طريقة لحمل الاموال الخاصة بنفقاتهم الشخصية من دون اللجوء الى الطريقة القديمة بوضع النقود في حزام يأتزرون به•

ولادة «النظام»

وقام توماس كوك بادخال ما وصفه بنظام «شيكات السفر» لكنه اطلق عليها اسم «اوراق دورية» لكي يربطها بنظام التذاكر الناجح الذي ادخله على كل خطوط السكك الحديدية الرئيسية في اوروبا والتي سماها «التذاكر الدورية»• وكان في امكان كوك ان يرسي مثل هذا المشروع لانه كانت تتوافر لديه سوق ضخمة من مئات الآف المسافرين الذين اعتمدوا عليه لتوفير خدمات السفر لهم• كما انه اوجد اتصالات بينه وبين اصحاب الفنادق في كل المراكز السياحية وبنى له شهرة عالمية اضفت على الشيكات التي يصدرها ضمانا اكيدا• وكان مشروع شيكات السفر ناجحا منذ البداية• (وقد ادعى كوك انه كان تجارة رابحة في كل سنة منذ البدء به)• وبحلول عام ١٩٣٠ كانت أدخلت تعديلات عدة على شكل الشيك الاصلي بوضع الدولار الاميركي والروبية الهندية على القائمة ايضا•

غير ان المبيعات من هذه الشيكات لم تشهد اردهارا الا بحلول الخمسينات من هذا القرن نتيجة الزيادة الضخمة في السياحة• وتعود زيادة السياحة الى ان الناس في اوروبا، وفي الولايات المتحدة في صورة خاصة قد يتوافر لديهم مزيد من المال ومزيد من اوقات الفراغ لانفاقه،وفي الوقت نفسه اصبحت وسائل السفر اسرع مما كانت مع ظهور الطائرات النفاثة وطرق السيارات العريضة المعبدة• كما ان التضخم زاد من المبلغ الاجمالي الذي ينفق على شيكات السفر•

وهكذا وصلت مبيعات كوكس من شيكات السفر الى مستواها الحالي عام ١٩٧٣ ولكن هذه الشيكات لم تصدر كلها من فروع شركة كوكس: اذ يمكن الحصول في بريطانيا على شيكات سفر كوكس من اي مكان تقريبا : فهناك نحو ٤٢٪ من وكالات السفر التي تصدر هذه الشيكات كما انه يمكن الحصول عليها من كل مصارف التوفير الائتمانية ومن البنك الوطني (جايرو) في ٢٢٠٠٠ مكتب بريد في بريطانيا•

الضمان ضد التزوير

وتقول شركة كوكس ان الشيء الوحيد الاكثر مرونة من شيكات السفر التي تصدرها في عملية التفاوض والتبادل هي عملة البلد الذي يريد المسافر ابدال الشيكات فيه، وهذا يعني انه يجب اتخاذ احتياطات او اجراءات ضد التزوير والسرقة• وكانت اولى الوسائل الدفاعية التي استخدمتها كوكس اعطاء المسافر رسالة تعريف تشهد بصحة هوية حاملها• وقد وفرت هذه الوسيلة ضمانا فعالا ضد التزوير في التحويلات النقدية غير ان شركة كوكس تبنت عام ١٩٤٩ نظام التعريف الذاتي الذي ادخلته شركة اميريكان اكسبرس•

ولعل اعظم حماية من مزور التواقيع الماوي هي الخبرة التي يتمتع بها موظفو شركة كوكس في انحاء العالم بمقدرتهم على الاحساس فورا بحدوث خطأ ما• وهكذا فقد ظل التزوير محصورا في مستوى يمكن السيطرة عليه•

وشيكات السفر شأنها شأن أي وثائق استبدال او تحويلات نقدية يمكن ان تكون هدفا يسعى اليه اللصوص• فمثلا وقعت الحادثة الشائنة عندما احتاج افراد عصابة مكتب كوكس للتحويلات النقدية في محطة فكتوريا للقطارات في لندن وجردوا المحاسب من سرواله (بنطلونه) حتى يمنعوه من مطاردتهم، ولكنه على رغم ذلك فعل نقيض ما كانوا يبتغون•

ان النشاطات الجنائية مسؤولة عن بعض حوادث فقدان شيكات السفر ولكن الكثير من الاموال التي تدفعها شركة كوكس في مقابل تلك الشيكات ما هي الا نتيجة للاهمال من جانب حاملي تلك الشيكات• وربما كان السبب الكامن وراء اهمال بعض الناس في المحافظة على شيكاتهم السفرية هو وعد شركة كوكس بتحويل الشيكات فور ابرازها في اي مكان من العالم مقرونا مع ادعائها بان «نقودك لا يمكن ان تضيع»•

هكذا منذ الأزل



الشيخوخة في لبنان "تعتير" ووحدة وانتظار...

١٢٥ ألف مسن يعيشون على الهامش وترعى الدولة ١٥٠٠ فقط!

هل الشيخوخة امر معيب حتى حكم على الغالبية العظمى من المسنين في لبنان الشقاء والوحدة واليأس والعجز؟

ان نحو ١٢٥ الف مسن يعيشون في لبنان من «قلة الموت» وكأنهم طبقة منبوذة في المجتمع. فهل المسن انسان كامل ام هو نصف انسان؟ ام انه ينتمي الى جنس آخر غريب؟

ان القانون يعتبره مكتمل الحقوق اذ يحفظ له حق التصويت حتى آخر لحظة من حياته ولكن عندما يتعلق الامر بتحديد حاجاته فلا يقرر له اكثر من الصدقة.

ان هذه الفئة في المجتمع اللبناني لا تعيرها الدولة او الافراد اي اهتمام اذ هم يعتبرونها فئة تنتظر الموت: والافضل ان تنتظره خارج حدود المجتمع. فلا ضمان شيخوخة ولا برامج لمن تركوا سوق العمل ولا مراكز لائقة بالمسنين ولا مستشفيات تقبل تطبيبهم بل فراغ قاتل او دور عجزة «للمقاطيع» او «الاموات» لم يموتوا بعد.

ان ضمان الشيخوخة في لبنان لا يزال بعيد التحقيق والصندوق الوطني للضمان الاجتماعي الذي يبحث عن مشاريع لتوظيف امواله لا يزال يستبعد تحقيق ضمان الشيخوخة «على الاقل ليس قبل سنة ١٩٧٨» يقول رئيسه الدكتور رضا وحيد ان الضمانات الاجتماعية في دول العالم هي مجال لصرف جزء من اموال الخزينة على خدمات اجتماعية تعتبر حقاً من حقوق الانسان. لكنها في لبنان مجالا للربح وأي خدمة اجتماعية تقدمها الدولة هي من باب البر والاحسان لا من حق يملكه المواطن.

ان مآوى الايتام والمعاقين والعجزة وغيرهم شاهدة على دور الدولة – الجمعية الخيرية التي توزع الحسنات على المؤسسات فتلقي عن ظهرها عبء العناية بفئات هي مسؤولة عنها وتتمادى بذلك في تعميق المشاكل الاجتماعية. فللمسنين مثلا تقسم الدولة صدقتها على الانعاش الاجتماعي ووزارة الصحة والبلدية. الانعاش يدفع لثلاثة مآوى عجزة عن كل عجوز غير مريض ٢٢٧ قرشاً يومياً وعن العجوز المتسول ٣٤١ قرشاً وذلك لـ ٣٣٥ عجوزاً فقط. والمهم ان يكون هنا مقطوعاً ولا تجد له الدولة قريباً يأخذ عنها عبءه.

ووزارة الصحة تأخذ على عاتقها ٨٢٥ مريضاً تدفع عن الواحد منهم للمأوى ٤٤٥ قرشاً يومياً. كذلك تدفع بلدية بيروت لنحو ٤٠٠ عجوز مريض مبلغ ٣٢٥ قرشاً يومياً رفعتها قبل شهر الى ٤٤٥ قرشاً.

اي ان مجموع عدد الذين تتكفل بهم الدولة لا يتجاوز الـ ١٥٠٠ عجوز معدم، والباقون يدبرون انفسهم مع المآوى بمبالغ شهرية تراوح بين ١٥٠ ليرة للدرجة المعدمة و٥٠٠ ليرة للدرجة الاولى تتخللها درجات اخرى يحدد قيمها ما يدفعه المسن او ما يدفعه عنه اقرباؤه.

في البلدان المتطورة تقدم الدولة خدمات الى المسنين تبدأ بمعاشات شهرية للرجال والنساء على السواء وتمر بخدمات طبية مجانية او زهيدة الاجر وتنتهي بوضع تعريفة خاصة بهم للمواد الغذائية واجور النقل. وفي فرنسا وعد المرشح اليساري فرنسوا ميتران بمضاعفة تعويضات المسنين وفي بريطانيا وكندا وسويسرا فنادق خاصة بالمسنين. وفي الاتحاد السوفياتي مدن للمسنين تتضمن مساكن ومساحات خضراء ملائمة وصناعات تقترب من قدراتهم على العمل.

لا للشيخوخة

وفي لبنان ماذا قدم المجتمع الى المسن؟

الدكتور عبد الرحمن اللبان، من وزارة الصحة، يرى «ان الخدمات الصحية في لبنان تتناول كل اطوار الانسان من الطفولة حتى المراهقة والنضج ولكنها تهمل الشيخوخة. فالمستشفيات ترفض معالجة المسنين ولا احد يفكر جدياً في انشاء مستشفى خاص بهذه الفئة».

ويضيف ان افراد الاسرة كانوا في الماضي يعيشون معاً وكان الاب يخلي مكاناً في بيته لابنه واحفاده... واليوم بالكاد يستطيع الابن ان يعيل والديه بسبب تكاليف المعيشة الباهظة اضافة الى عدم وجود مساكن واسعة تكفي الاسرة. فاين المساحات اللازمة للمسنين في المساكن الحديثة؟ كما ان الطرق الضيقة والارصفة التي لا تتسع لاكثر من شخص الا يفكر احد ان المسنين يحبون السير والجلوس في اماكن فسيحة خضراء؟ ان المسن يبحث عن متنفس له في هذا المجتمع الحديث بل عن دور افتقده فلا ينفك يتحدث عن دوره في الماضي واخباره السالفة رافضاً العيش مع الحاضر لان الحاضر عزله بغير ارادة منه».

ويقترح الدكتور اللبان «ان تنشىء الدولة مديرية للشيوخ مشابهة لمديرية الشباب تلتفت الى اوضاع المسنين وتبحث لهم عن دور في هذا المجتمع الصاخب».

٤٩١ مليوناً

وجاء في دراسة خاصة اعدتها الامم المتحدة عام ١٩٧٣ عن الشيخوخة في العالم: ان ارتفاع مستوى المعيشة في العصر الحاضر وتقدم الطب مع تطور التغذية اوجد نسبة كبيرة من المسنين يبلغ عددهم اليوم في العالم ٤٩١ مليون مسن. وهؤلاء يقدر ان يبلغ عددهم سنة ١٩٨٥ ٤٠٢ ملايين مسن وفي السنة الالفين ٥٨٥ مليوناً اي بزيادة نسبتها ١٠٠ في المئة خلال ٣٠ سنة فقط.

وفي الدراسة فصل عن العوامل البيولوجية والنفسية والاجتماعية التي تجتمع على كاهل المسن فتعطيه شعوراً بالعزلة والعجز، خصوصاً في المجتمعات الصناعية حيث تغيرت ادوار الافراد وظهرت تأثيرات فروقات السن على الاوضاع الاقتصادية والثقافية والسياسية والاجتماعية في البلاد. وجاء في هذا الفصل انه في القرن الماضي عاش اكثر الناس المرحلة الرابعة من الحياة وكان النظام الاقتصادي يعتمد على العائلة كوحدة عاملة ومنتجة فكان المكان يتسع دائماً للمسنين والاجيال المتعاقبة على السواء لكن القرن الحالي الذي يتميز بالتصنيع والتمدن غير دور العائلة كوحدة منتجة بل فسخ ادوار الافراد الامر الذي ادى الى عزلة اجتماعية كبرت مع الوقت وقادت الى اختلال في التصرفات لدى المسنين.

فالتغيرات الجذرية التي تصيب الفرد في المجتمع من توقف عن العمل وافتقاد مفاجىء للمدخول وانتقال في المسكن وموت الزوج والاصدقاء واحداً تلو الآخر كل هذه تصدم المسن وتقوده الى تصرفات غير طبيعية.

والعامل البيولوجي في الشيخوخة يتحدد في اسئلة حول انهيار الانسان في اواخر سني حياته. من هذه الاسئلة: هل ينفصل الوضع البيولوجي للمسن عن الوضع النفسي والاجتماعي الذي يعيش من خلاله؟ ثم هل التغيرات البيولوجية تنفصل عن المرض؟ وهل الشيخوخة تسبب في الموت؟

ان التغيرات الفيزيولوجية هي التي تعطي مظاهر العجز. لكنها لا تتوجد بالضرورة لدى جميع المسنين او بالتحديد في سن معينة. ومن اشارات العجز الفيزيولوجية مثلا التغير في المظهر الخارجي البطء في الانفعال والنقص في وظائف الحواس والتعب المتزايد الذي يرافق بعض هذه او كلها. ان التغيرات البيولوجية للمسنين تختلف لدى الافراد، فرب عاجز يملك قلباً او كلية اقوى من آخر يصغره بـ١٥ او ٢٠ سنة.

الشيخوخة والمرض

ويجب التفريق بين الشيخوخة والمرض فالشيخوخة لا تؤدي الى الموت بل الموت يأتي نتيجة مرض معين يكمن في الانسجة لدى الانسان. ومعروف ان المادة الحيوية في الانسجة تتعب مع الوقت واحدى النظريات توضح ان وظيفة معينة في تناسل الخلية تبطل عن العمل مع الوقت وقد تكون وظيفة ادخال البروتيين الى الخلية.

وفقدان خلايا معينة طوال فترة الحياة، خصوصاً في الجهاز العصبي، له علاقة مباشرة بمظهر الانسان وتصرفاته في الشيخوخة. وعلى رغم وجود تغيرات جسدية مرتبطة بالشيخوخة كالنقص في التركيز – بسبب نظري سمعي – والخفض التدريجي في الطاقة، يحتفظ عدد كبير من المسنين بالادراك والعقلانية. لكن تغيرات الانسجة في خلايا الاعصاب والغدد الصماء تظهر ان الذاكرة والقدرة التعليمية والتكيف تنخفض لدى المسن.

وللعامل النفسي تأثير كبير على تغيرات الشيخوخة. والقدرة العقلانية للمسن على التعلم وحل المشاكل والخلق تختلف عن مثيلتها لدى الشاب.

واظهرت الدراسات ان المسن لا يستطيع الاجابة عن اسئلة سريعة تحتاج الى ذاكرة او ارقام. لكن حب التعلم والاقبال على الاختبارات الجديدة لا تتوقف عند المسن حتى آخر لحظة من حياته. لكن خوفه من الفشل امام تحدي الشباب يجعله يبطىء في الاقبال على تجارب الحياة وغالباً ما يدفعه هذا الخوف الى التوقف والاسترخاء.

وتصرفات المسن تتأثر ايضاً بمظهره الخارجي. فهو يلمس انكماش جلده وتغير لون شعره واسوداد جفونه ويرى منظره المتغير في المرآة فيرفض هويته الجديدة ويبدأ الانسحاب من الاحداث وفرض ما يعتقده صحيحاً على المجتمع، فيرفض الاخير افكاره فيعتبرها المسن حينئذ ان في الامر عداء تجاهه لانه عجوز عديم النفع.

ان احترام الذات والحصول على احترام الآخرين اضافة الى الرغبة في العطاء والاخذ، هي متطلبات كل انسان حي وهي في شكل خاص ضرورية للمسن الذي يشعر بافتقاد الزوج المتوفي او الاصدقاء كذلك للمال الذي كان يجنيه لقاء عمل توقف عنه. كل هذه الامور اضافة الى وضعه الصحي السيىء والنقص الهائل في قدراته تعطي المسن شعوراً نفسياً قاتماً في العزلة والوحدة واليأس لا تتوقف الا اذا توافرت له الخدمات الاجتماعية المنظمة وسهلت له وسائل العيش من اسكان وتغذية وتطبيب.

مي ضاهر





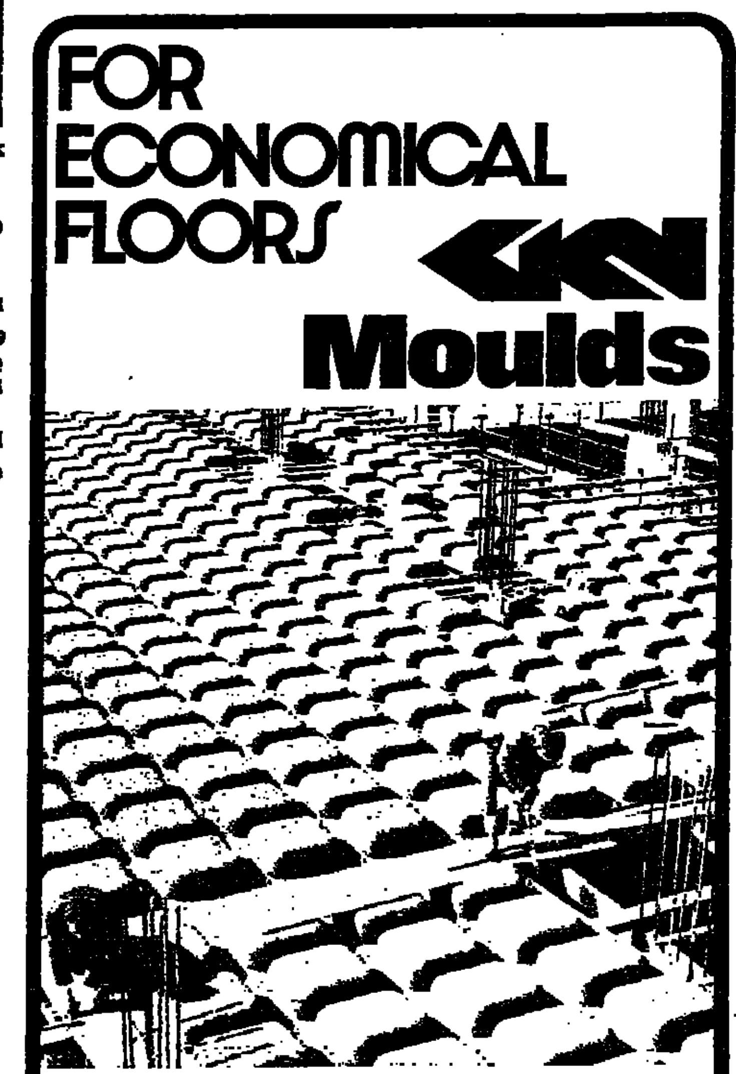
كم تكلف صيانتها سنويا ؟

دراسة لمدير الطرق والمباني تعرض واقع الحال

مطلع الاسبوع قدم وزير الاشغال العامة الى مجلس الوزراء مشروع قانون معجلا يقضي بتخصيص مبلغ ١٦٥ مليون ليرة لصيانة الطرق.

وكان المدير العام للطرق والمباني السيد أنطوان ريس وضع دراسة حول هذا الموضوع قدمها الى الوزير ليطلع عليها الحكومة وكبار المسؤولين وهي تصف الحالة التي وصلت اليها الطرق اللبنانية وما يجب عمله لانقاذها.

وهنا نص الدراسة:



« معالي وزير الاشغال العامة والنقل

الموضوع: صيانة الطرق

ان الغاية الاساسية من انشاء الطرق هي تأمين انتقال الافراد واتصالهم ونقل السلع والغلال بين بلد واخر وبين المدن والقرى في البلد الواحد.

وغني عن القول ان الامور الواجب أخذها في الاعتبار عند تصميم ودرس وتنفيذ طريق عديدة أهمها:

- انتقاء موقع الطريق.
- طبيعة الارض الجيولوجية.
- كثافة السير وثقله.
- العوامل الاقتصادية.
- الامكانات المالية.
- الدرس والتنفيذ.

المحافظ عليها بعد انجازها وتأمين ديمومتها.

وبما ان تقريرنا هنا يقتصر على الاعمال الواجب القيام بها للمحافظة على الطرق وتأمين ديمومتها، فقد رأينا لزاما علينا بيان ما يأتي:

أ – شبكة الطرق الحالية

تتألف شبكة الطرق الحالية من أنواع عدة منها:

- طرق جرى شقها في عهد الاتراك لم يؤخذ عند تنفيذها أي اعتبار فني وكانت معدة أساسا لسير الدواب والعربات ومن ثم جرى تعبيدها وتزفيتها بوضعها الراهن من دون أي تحوير عليها.
- طرق جرى شقها عندما دخلت السيارات بلادنا على أرض غير ثابتة وقبل أن تستخدم الشاحنات في نقل البضائع، وقد جرى الابقاء عليها في وضعها.
- طرق محلية تؤمن الاتصال بين القرى الصغيرة بعضها ببعض.
- طرق ثانوية ورئيسية تؤمن الاتصال بين القرى والمدن وبين المدن نفسها.
- طرق دولية تؤمن الاتصال بين لبنان والبلاد المتاخمة. تضاف اليها طرق داخلية نفذت في قرى وأماكن عدة ولم تقم بادخالها الشبكة الحالية.

ان المراجع التي يحق لها احداث طرق في الوقت الحاضر هي:

- المديرية العامة للطرق والمباني.
- مجلس تنفيذ المشاريع الانشائية.
- وزارة الزراعة.
- المشروع الاخضر.
- وزارة الدفاع الوطني للطرق العسكرية.
- وزارة الداخلية.
- البلديات.
- الافراد عند قيامهم بفرز عقاراتهم.

الاشغال مسؤولة

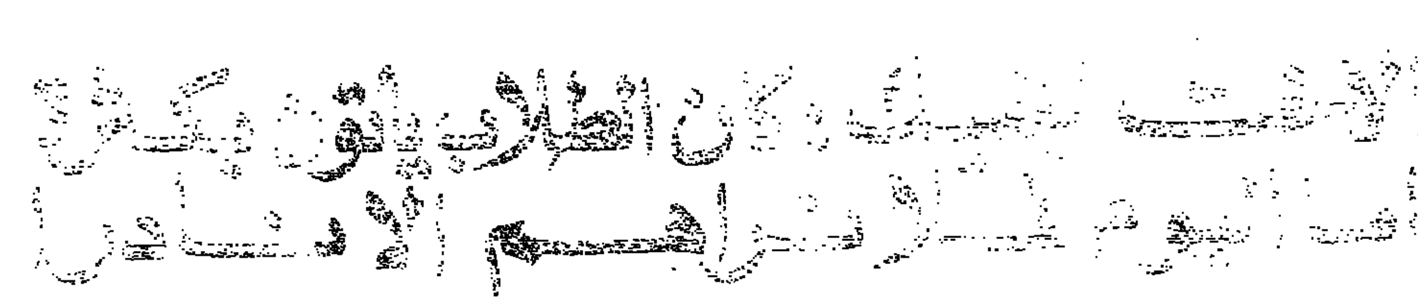
وبصرف النظر عن أعمال الشق التي يقوم بها أي مرجع فان اللبناني عندما يشاهد طريقا يتبادر الى ذهنه فورا ان مسؤولية أي خطأ فيها يقع على المديرية العامة للطرق والمباني وأن أمر صيانتها من صلاحيات هذه المديرية، وقد يكون على حق في ذلك لانه نيط بها أمر تولي شؤون الطرق اذ نصت المادة الرابعة من المرسوم التنظيمي الرقم ٢٨٧٢ تاريخ ١٩٥٩/١٢/١٢ الذي قضى بتنظيم وزارة الاشغال العامة والنقل على ما حرفيته. « المادة – ٤ – تتولى المديرية العامة للطرق والمباني شؤون الطرق ...

ان شبكة الطرق التي ترعى شؤونها هذه المديرية العامة بلغت ستة الاف كيلو متر وكيف تم تصنيف



طريق « خانقة ».

مـأوى العجـزة جنـة ونـار



في المأوى الفرنسي •

الحياة قهوة وكاس •



لو كانت تملك مالا لكانت احتلت السرير •



دمعات



تمسح الايام



في انتظار من يزورهن

مأوى العجزة في لبنان وبالتحديد الدرجة «الترسو» في هذه المأوى هي اشبه باقبية لاموات يتنفسون، منها الى ملاجىء تليق بكرامة الانسان• هذه الاقبية توجد عادة تحت الطبقة الارضية من المأوى، تلك الطبقة التي تعد في شكل لائق نسبياً فتغش زائرها وتقنعه بان المعاملة فيها حسنة وان التغذية مؤمنة كذلك التطبيب•

في الاقبية المظلمة التي لم تعرف اشعة الشمس يوماً تنتشر رائحة العفن وتتكدس اشلاء اجساد بعضها يعي ما يدور حوله فيتألم بصمت ويذوب والبعض الآخر لا يعي شيئاً وتكون مصيبته اكبر•

في احدى هذه الاقبية ـ المأوى عجزة يصدمن بزائرة غريبة فيتحدثن بالجملة:

«انا اسمي سعدى•• انت شو اسمك؟••• والبركة••»

«بدي روح عا مرجعيون جيب مرطبان حليب وأكتب مكتوب لاخواتي»•

«قربي ما تخافي مني••• انا ما حدا بيخاف مني••• ليكي إيديي صاروا متل الخشب••• فرجيني ايديك»•

«هيدي يللي هونيك حقودة•• بتضل تضربني••• خديها من هون»•

«مين في هون؟••• عيطولا بدي سلم عليها••• بدي قلا تاخدني عالكنيسة»•

«يه•• بدك تصوريني•• عمهلك تازبط شعراتي»!

وفي مأوى آخر احاديث اخرى ودموع اكثر• فالزيارة عزيزة على قلوب من نسوا معنى الزيارة•

«صبايا يزوروا ختيارية؟•• وين بعد في اليوم•••»

«ما حدا بيزورنا•• ما عنا حدا••• ناطرين عزرايل••

«انا عندي قرايب•• لكن ما بيزوروني•• ولاد عمي اخدوا مصرياتي ٤ آلاف ليرة••• قالولي بدنا ناخدك عالمستشفى•• حطوني بالمأوى وهربوا•••»

رجل عجوز قال•

«انا يا بنتي بنيت بيتي على رمل••• والبيت يللي عالرمل مصيرو يوقع بالعواصف••• عندي ولاد بس ما سألت عنهم•• وهلق هني ما بيسألوا عني••»

شجرة بلا ثمر

وآخر لم يتزوج

«انا متل شجرة بلا تمر•• ما بنفع الا للحرق•

وفي الدرجة الاولى من احد المأوى امرأة تسأل عن ابنها،هو يدفع عنها ٥٠ ليرة شهريا لكنه لا يزورها «كنتي قست قلبو••• من سنتين ما زارني••• كل يوم بيسألو عنو بالادارة••• بيقولو مش موجود••• مسافر••• ولو ما بيسأل عن إمو••؟»•

في كل مأوى الحكاية ذاتها• نساء ورجال تجاوزوا الستين بقليل او كثير نبذهم المجتمع فجمعتهم المصيبة• ووجودهم داخل مأوى عجزة اشعرهم بعزلة مهينة وصدمة هي للنساء اعنف مما للرجال• لان المرأة اكثر تمسكا بالبيت من الرجل• وكثيرات اضطربن واصبن بانهيار لكن مع الوقت رضخن للامر الواقع، واكثرية نزلاء المأوى هم من غير المتزوجين الذين لم يفكروا في الآخرة فغافلتهم، ولكن هناك نسبة من المتزوجين الذين نبذهم اولادهم او نساء هؤلاء فتخلوا عن وجودهم في البيت•

الطبقة المعدمة

في شكل عام نزلاء الدرجة الاخيرة هم من الطبقة المعدمة او عجزة مصابون بالخرف، وتصرفات هؤلاء تتميز بالصراخ والاعتداء بالضرب والشتيمة•• وخوف دائم من الجوع تظهر في بقايا طعام وكسرات خبز تحت المخدة او داخل الفراش•

اما نزلاء الدرجتين الاولى والثانية فاوضاعهم افضل في شكل عام لكن يبقى لديهم شعور بالوجود خارج بيوتهم•

المأوى الفرنسي في عين الرمانة هو الوحيد تقريباً في لبنان الذي يشعر نزلاءه بالسعادة النسبية؛ ان هؤلاء اولا، مع كونهم لا يدفعون قرشاً، يتوزعون في غرف جيدة وصحية، ويتنقلون بحرية داخل المأوى وخارجه•

والمأوى معجوق دائماً لا مكان فيه لأناس جدد الا بصعوبة•

فهنالك ١٠٠ امرأة و ٨٠ رجلا مطلبهم الوحيد تقريباً ان يزورهم احد من الناس قريباً كان او بعيداً•

والاخت انجليك المسؤولة في المأوى تقول «ان الناس لا يفكرون في العجزة الا في الاعياد، وخلال ايام السنة ينسون وجودهم• في الماضي كان طلاب المدارس يكثرون من زياراتهم واليوم لا يأتون الا نادراً•

وحتى اقارب العجزة لا يقبلون الا على من كان يملك مالا وعند اقتسامهم الورثة يختفون•

وتضيف: «ان كثيرين جاؤوا الى المأوى وهم يظنون انه مستشفى ـ على الاقل هذا ما اخبرهم اياه اقاربهم ـ وعندما يدركون الحقيقة يصابون بانهيار• وما يلبثون ان يعتادوا»•

وتشير الاخت انجليك الى «ان المسن يفتقد وسائل التسلية• واكثر ما يفرحه هو الافلام الكوميدية• قبل سنتين عرض عليهم احدهم فيلما عن شارلي شابلن وهم حتى اليوم يذكرون ذلك الفيلم باعجاب»•

م•ض•

...ن ليرة سنوياً ...ليون متر من الطرق

اعادة فلش الطرق بالاسفلت مرة كل ٨ سنوات
ادوات الصيانة قديمة واموال تصرف فلا تؤدي الى نتيجة

• عدم وجود رقابة على الاشغال إذ نجد شاحنات يزيد وزن محورها على عشرين طنا تسير على الشبكة على رغم ان الحد الاقصى المسموح به في أنحاء العالم لا يزيد على عشرة أطنان باستثناء فرنسا التي كانت تسمح بمرور شاحنات وزن محورها ثلاثة عشر طنا ، وهي تعمد حاليا الى تعديل هذا الوزن لتخفضه الى أحد عشر طنا •

– معظم الطرق تتحكم في موقعها ونوع الاشغال المنفذة عليها أسباب محلية ومالية اذ يتوجب اجراء العمل الذي يلحظ في الموازنة العادية على رغم عدم ملاءمته فنيا في بعض الاحيان •

– عدم لحظ اعتمادات لتنفيذ قنوات المياه أو اعادة بناء الجدران •

– قيام ادارات عدة بالتعدي على سطح الطريق وجوانبه وذلك بسبب تركيب شبكات عامة لا علاقة للمديرية العامة للطرق والمباني بها كشبكات المياه والمجارير والهاتف والكهرباء فضلا عن الافراد الذين يحق لهم حفر الطريق لتمرير خط من الخطوط المذكورة مما يؤدي الى الحاق الضرر بالمواقع التي تجري عليها هذه الاشغال •

– ضآلة الاعتمادات التي ترصد لتأمين السير على سلامتها وصيانتها •

– ضعف الجهاز الاداري والفني الذي يتولى شؤونها •

– عدم ارصاد أي اعتماد لتجديد طبقة الباطون الاسفلتي على سطحها دوريا •

التهديد بالخراب

مما تقدم ، يتبين أن لبنان ، على رغم حيازته ثروة طرقية فريدة في نوعها ومواقعها وأطوالها ، كما ذكرت ذلك بعثة البنك الدولي عندما اطلعت على خريطتها ، فإن هذه الشبكة مهددة بالخراب واذا أردنا المحافظة عليها واستثمارها يجب أن نعمد فورا الى اتخاذ تدابير مهمة وسريعة للوصول الى هذه الغاية والا فاننا نجد أنفسنا في وقت قريب أمام شبكة لم تعد تصلح لأي استعمال •

ج ـ الاعتمادات اللازمة سنويا

ان أعمال الصيانة على نوعين :

١ ـ أعمال صيانة دائمة وتتضمن:

ـ ترميم الجوانب •

ـ تعزيل قنوات تصريف المياه •

ـ ترقيع الحفر عند حصولها •

ـ وضع اشارات التسيير والسهر على سلامتها •

ـ رفع التعديات التي تحصل من جراء عوامل طبيعية أو بشرية •

ـ اعادة بناء الجدران التي تنهار •

وبما ان هذه الاعمال لا يمكن أن تتم الا بواسطة فرق لامركزية يعهد الى كل منها في تأمين الاعمال المذكورة لقسم محدد •

وبما ان كلفة الصيانة الدائمة للكيلو متر الواحد تراوح حسب عرض الطريق ومساحة سطحه بين ١٠٠٠ و ٣٠٠٠ ليرة لبنانية في السنة •

لذلك فأن المبالغ الواجب لحظها سنويا لاعمال الصيانة الدائمة يجب الا تقل عن ٦٠٠٠ كلم × ٢٠٠٠ ل•ل = ١٢ ٠٠٠ ٠٠٠ ل•ل بينما لا يصيبها من الاعتمادات التي ترصد في الموازنة الحالية سوى خمسة ملايين ليرة لبنانية تقريبا •

٢ ـ أعمال الصيانة الدورية

ان كل الطرق بعد انجازها ، واضافة الى الصيانة الدائمة عليها ، تستوجب صيانة دورية أي باعادة فلش طبقة من الباطون الاسفلتي على سطحها •

وبما ان المدة التقديرية لثبات سطح الطريق المنفذة وفقا للاصول الفنية يمكن أن تصل الى ثماني سنوات ، وذلك بالاستناد الى تقارير متعددة ومتكررة من خبراء أجانب ، لذلك فأن اعادة فلش طبقة اسفلتية يجب أن تحصل مرة كل ٨ سنوات •

وبما ان مساحة الاقسام المزفتة من الطرق الحالية تبلغ :

٥٧٠ كلم طرقا دولية بعرض وسطي ١١ مترا = ٦٢٧٠ ٠٠٠ م•م

١٤٠٠ كلم طرقا رئيسية بعرض وسطي ٨ أمتار = ١١ ٢٠٠ ٠٠٠ م•م

١٨٠٠ كلم طرقا ثانوية بعرض وسطي ٦ أمتار = ١٠ ٨٠٠ ٠٠٠ م•م

١٤٠٠ كلم طرقا محلية بعرض وسطي ٤،٥ أمتار = ٦ ٣٠٠ ٠٠٠ م•م

٨٧٠ كلم طرق المشاريع الانشائية بعرض وسطي ٦ أمتار = ٥٢٢٠ ٠٠٠ م•م •

المجموع : ٣٩ ٧٩٠ ٠٠٠ م•م •

أي ما يعادل ٤٠ مليون متر مربع•

وبما ان الطبقة الاسفلتية يجب أن لا تقل في مطلق الاحوال عن سماكة ٤ سنتيمترات •

وبما أن كلفة المتر المربع تبلغ ثلاث ليرات لبنانية تقريبا •

لذلك ، فأن المبالغ الواجب لحظها لاعمال الصيانة الدائمة تبلغ : ٤٠ ٠٠٠ ٠٠٠ م•م × ٣ ل•ل = ١٢٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ل•ل = ١٥ ٠٠٠ ٠٠٠ ل•ل•

٨ سنويا •

د ـ تقوية الشبكة الحالية

بعدما بينا المبالغ الواجب لحظها سنويا لتأمين أعمال الصيانة الدائمة والدورية على شبكة طرق يفترض انها مستوفية الشروط الفنية لتعطي أعمال الصيانة ثمارها •

وبما ان حوالي ٤٠٪ من الشبكة الحالية يستوجب اجراء أعمال تقوية عليها اضافة الى تنفيذ قنوات لتصريف المياه واعادة بناء جدران الدعم والجدران الاستنادية عليها •

وبما ان المبالغ لهذه الاعمال يمكن تقديرها بمبلغ ١٥ (خمسة عشر ليرة لبنانية للمتر الطولي) فأن المبالغ اللازمة تقدر : بـ ٦٠٠٠ كلم × ٤٠ = ١٥×٢٤٠٠٠٠٠ ل•ل =٣٦٠٠٠٠٠٠

١٠٠ ل•ل

يصار الى لحظة احتياطا مرة واحدة بغية تمكين الادارة من تنفيذ أعمال التقوية للاقسام التي تتطلب ذلك قبل اجراء أعمال الصيانة الدورية عليها أي فلش طبقة الباطون الاسفلتية •

هـ ـ الوضع الحالي

ان الانظمة التي ترعى شؤون صيانة الطرق متعددة أهمها :

ـ المرسوم الرقم ٢٨٧٢ تاريخ ٥٩/١٢/١٦ الذي نص على تنظيم وزارة الاشغال العامة والنقل وحدد ملاكها •

ـ المرسوم الرقم ٨٣٦١ تاريخ ٦١/١٢/٢٠ الذي حدد توزيع الوظائف الدائمة للفئتين الرابعة والخامسة •

ـ المرسوم الرقم ٩٤٩٢ تاريخ ٦٢/٥/١٨ الذي نص على تنظيم المديريات الاقليمية للاشغال العامة وتحديد مهماتها •

ـ المرسوم الرقم ١١٠٦٩ تاريخ ١٩٦٢/١١/٧ الذي حدد مهمات رئيس مصلحة الانشاءات والصيانة في مديرية الطرق •

ـ المرسوم الرقم ١٣١٤٣ تاريخ ٦٣/٦/٢١ الذي نص على تنظيم صيانة الطرق وتحديد ملاك فرق الترميم والترقيع •

ـ المرسوم الرقم ٦١١٠ تاريخ ٦١/٢/١٠ الذي حدد نظام الاجراء العام •

ـ القرار العدد ١/١٤٥ الصادر عن وزير الاشغال العامة والنقل في تاريخ ٦٩/٣/٢٦ بعد موافقة مجلس الخدمة المدنية والقاضي بتحديد نظام الاجراء الخاص بوزارة الاشغال العامة والنقل •

ـ قرار مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة في بعبدا في تاريخ ١٩٧١/١٢/١ والذي قرر بموجبه وقف استخدام اجراء جديد •

الملاك عاجز

وذلك اضافة الى قانون الموظفين وطوارىء العمل والضمان الاجتماعي والصحي ، أما أعمال الصيانة الحالية فتتم على الشكل الاتي :

مصلحة الصيانة المركزية تقوم بأعمال فلش الزفت العمومي على الطرق وفقا للمبالغ التي تلحظ في الموازنة العامة من قبل المجلس النيابي بواسطة ملاكها الحالي الذي يشكو عجزا كبيرا على رغم ضعفه اذ انه لا يوجد سوى مهندس واحد لتنفيذ كل الاعمال التي يكلف أياها وتستخدم اليات قديمة العهد مضى على تاريخ استخدامها وقت طويل يزيد أحيانا على العشرين عاما ولم تعد تصلح حتى لو كانت جديدة لاجابة المتطلبات الفنية الحديثة فضلا عن أن عددها لا يمكن أن يؤمن الانتاج الكافي للورش العاملة •

أما أعمال الترميم والترقيع فانها تتم بواسطة فروع الصيانة في المديريات الاقليمية باعتمادات ضئيلة وبوسائل بدائية لافتقارها الى المعدات الحديثة بسبب النقص الكبير في ملاكاتها وبواسطة اجراء معظمهم من المؤقتين •

أما الاعمال العائدة الى اشارات السير فتقوم بها دائرة مستقلة وهي دائرة سلامة السير بجهاز فني ضعيف عددا وعدة وباستخدام اليات ومعدات قديمة العهد لم يعد ينفع فيها أي اصلاح •

أما دائرة المختبر التي يجب أن تكون أعمالها العنصر الاساسي الموجه لنوع الاعمال الواجب تنفيذها فلا تقوم بأي عمل لمصلحة أعمال الصيانة لعدم امكان ملاكها الحالي اجابة الطلبات والخدمات التي تطلب منها • ونلفت النظر الى انه بموجب المرسوم الرقم ١٠٧٥ تاريخ ٧١/٥/١١ أحيل على مجلس النواب مشروع قانون يرمي الى تعديل ملاك المختبر ولكنه لم يصادق عليه لغاية تاريخه •

واخيرا وليس اخرا فأن كل الاعمال الحالية تتم بواسطة اجراء بدأ التذمر يصدر من بعضهم لاسباب عدة منها عدم قيام الادارة بتأمين الحد الادنى لاجورهم وفقا لما نص عليه القانون الرقم ٧٣/٢٤ تاريخ ١٩٧٣/١١/٢٤ الذي قضى برفع الحد الادنى لاجور العاملين في القطاع العام بمعدل ٢٠٥ ليرات لبنانية اعتبارا من أول كانون الثاني ١٩٧٣ وبمعدل ٢٢٥ ليرة لبنانية أعتبارا من أول أيار ١٩٧٣ وقد سبق لمعاليكم أن طلبتم من رئاسة مجلس الوزراء بموجب الكتاب الرقم ١٦٤/ص تاريخ ١٩٧٤/٣/٢٨ العمل على استصدار المرسوم الذي يحدد شروط تطبيق الزيادة المشار اليها •

بعدما بينا الاساليب التي يتم بموجبها العمل حاليا فانه لا يسعنا سوى التاكيد أن مبالغ باهظة من التي تصرف على أعمال الصيانة في الوقت الحاضر لا تؤدي الغاية المطلوبة من صرفها لاسباب جوهرية أهمها :

ـ عدم جدوى أعمال الترميم والترقيع وأحيانا الفلش بالايديالبت على طريق أو قسم منها قبل تأمين متانة أساسه وأعمال تصريف المياه عن سطحه وجوانبه •

ـ ضعف الملاك الحالي •

ـ ضآلة الاعتمادات المرصدة •

ـ عدم فعالية الاليات المستخدمة •

ـ عدم تنسيق الاعمال بين مختلف الدوائر التي تتولى أعمال الصيانة •

ـ عدم الاستقرار الذي يسيطر على الاجراء العاملين في أعمال الصيانة •

الاقتراحات

بعد البيان الموجز الذي عرضنا فيه الحالة الحالية والامكانات التي يتم العمل بواسطتها •

وبعد الاخذ في الاعتبار الوضع الاقتصادي والسياسي وبغية تمكيننا من التوصل الى الوقت الذي يسمح لنا باستخدام شبكة الطرق الحالية واستثمارها على أحسن وجه •

فاننا نقترح علىمعاليكم ما يأتي:

أ ـ لجهة الاعتمادات :

١ ـ ارصاد اعتماد بمبلغ / ١٢ / اثني عشر مليون ليرة لبنانية سنويا لتأمين أعمال الصيانة الدائمة •

٢ ـ ارصاد اعتماد بمبلغ /١٥/ خمسة عشر مليون ليرة لبنانية سنويا لتأمين أعمال الصيانة الدورية أي ان يصار الى اعادة فلش طبقة من الباطون الاسفلتي بمعدل مرة كل ثماني سنوات على كل أقسام الشبكة الحالية •

٣ ـ ارصاد اعتماد بمبلغ /٣٦/ ستة وثلاثين مليون ليرة على سبيل الاحتياط يصار الى صرفه حسب الحاجة ولمدة ثماني سنوات لتأمين أعمال التقوية وقنوات تصريف المياه واعادة بناء الجدران المنهارة •

٤ ـ ارصاد اعتماد بمبلغ /٨/ ثمانية ملايين ليرة لبنانية دفعة واحدة وفورا لتجهيز دائرة الاليات ومصلحة الصيانة وفروع الصيانة في المديريات الاقليمية بـآلات ومعدات حديثة ومشاغل نقالة علما أنه سبق لمجلس الوزراء ان وافق على انتداب رئيس دائرة الاليات ورئيس دائرة المختبر للسفر الى المانيا الغربية وحضور المعرض الذي يقام في مدينة هانوفر من ٢٥ ـ ٤ الى ٣ ـ ٥ ـ ٩٧٤ للاطلاع على أحدث الالات والمعدات التي أنتجتها المصانع الاوروبية لاعمال التزفيت من فلش وترقيع •

ب ـ لجهة الانظمة الادارية :

٥ ـ الموافقة على تعديل ملاكات :

ـ دائرة المختبر لتمكينه من القيام بأعمال تحديد نوع أعمال التقوية بعد دراسة التربة وبعد الاخذ في الاعتبار كثافة السير وثقله وتحديد نوع الزفت واعداد الواجب استعمالها منها وكيفية مزجها واجراء التحاليل الاختبارية عليها ومراقبتها علما ان المشروع الموجود حاليا في المجلس النيابي يتطلب تعديلات نرى من المفيد درسها مع لجنة الاشغال العامة والطلب اليها وضع يدها على المشروع ومباشرة درسه •

ـ دائرة سلامة السير لحصر عملها في صنع اشارات السير •

أما أشغال علامات السير على الطرق فتكلف القيام بها فروع الصيانة •

ـ تعديل ملاك فروع الصيانة في المديريات الاقليمية لتمكينها من القيام بالاعمال الموكولة اليها •

ـ تعديل ملاك دائرة الاليات لجعله يتمكن من السهر على سلامة كل الاليات وصيانتها وتأمين اصلاحها بواسطة فرق تعمل ليلا نهارا •

ـ تعديل ملاك مصلحة الصيانة المركزية بلحظ العدد اللازم من المهندسين المناظرين والفنيين والاداريين اذ لا يجوز تعطيل ورشة لان الميكانيكي لم يتمكن من اصلاح العطل اثناء الدوام الرسمي •

٦ ـ الموافقة على وضع نظام خاص يحدد كيفية قيام فرق الصيانة بأعمالها ويؤمن التعاون والتنسيق بين كل الفرق مثلا تحديد دوام كل فرقة حسب أوقات عملها الفعلي اذ لا يجوز أن تباشر الفرقة المكلفة جبل الزفت عملها في وقت واحد مع الفرقة المكلفة أعمال الفلش ، اذ أن عمل الفرقة الثانية لا يمكن أن يبدأ فعليا الا بعد مرور نحو ساعتين على عمل الفرقة الاولى •

٧ ـ الموافقة على تحسين أوضاع الاجراء وتعديل نظامهم الحالي بجعلهم اكثر ليونة ان لجهة الاستخدام أو لجهة اتخاذ التدابير الجذرية في حق المهملين منهم •

علما ان هذه المقترحات أي الواردة في البنود ٥ و ٦ و ٧ سيصير وضع النصوص الآيلة الى تطبيقها بالاشتراك مع ادارة الابحاث والتوجيه ومجلس الخدمة المدنية •

ج ـ تدابير احترازية :

٨ ـ نقترح مراقبة استعمال الطرق وذلك بعدم السماح بتسيير شاحنات تزيد حمولتها على الحد المعين في قانون السير على أن تراقب هذه الحمولات بواسطة آلات حديثة نقالة وصغيرة الحجم ، ويمكن تكليف قوى الامن الداخلي هذه الاعمال •

مما تقدم ، يتبين أن المبالغ الواجب ارصادها سنويا لتطبيق هذا البرنامج البعيد المدى تبلغ :

١٢٠٠٠٠٠٠ مليون ليرة للصيانة الدائمة •

١٥٠٠٠٠٠٠ مليون ليرة للصيانة الدورية •

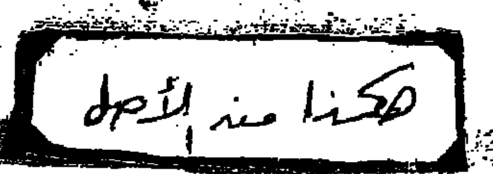
٤٥٠٠٠٠٠ مليون ليرة تقريبا لاعمال اعادة بناء الجدران وتنفيذ قنوات تصريف المياه •

٢٩٥٠٠٠٠٠ (فقط تسعة وعشرون مليون ونصف مليون سنويا) •

راجين موافقتكم والطلب من رئيس مجلس الوزراء عرضها على مقام مجلس الوزراء في أقرب وقت ممكن •

المدير العام للطرق والمباني
الامضاء : أنطوان ريس »•

صورة عن الأصل





المرفأ المهمل

البزري: تخصيص مرفأ صيدا ببضائع الدكمة يحل الكثير من المشاكل الاجتماعية والاقتصادية في الجنوب

«يسعدني ان يكون لي شرف التحدث اليكم في باكورة الندوات التي تقيمها فئة من الشباب المثقف في هذا البلد تؤمن بان عليها المساهمة في وضع الدراسات العلمية لتنمية الجنوب بعيدا عن المزايدات السياسية ثم طرحها امام اصحاب الرأي من الفعاليات الفكرية والسياسية والاقتصادية لصياغتها بعد ذلك في شكلها النهائي ورفعها الى المسؤولين والمطالبة بتنفيذها. وقد قادتنا المناقشات الاولية الى اعتبار المرفأ ركنا اساسيا في البنيان الاقتصادي. وسابدأ بعرض وضعه الحالي والمحاولات التي جرت حتى الآن ثم اجيب تباعا عن الاسئلة الآتية:

١ - لماذا يحتاج لبنان الى مرفأ جديد؟

٢ - اين يمكن انشاءه وما هي حسنات هذا الاختيار؟

٣ - احد الحلول لتخطيط هذا المرفأ؟

٤ - كلفة المشروع وكيفية تمويله؟

الوضع الحالي:

نرى اليوم غرب هذه المدينة مرفأ حقيرا يمتد سطح الماء فيه ثلاثة هكتارات في مقابل ستة وستين في بيروت وستمئة في الاسكندرية وقد غزتد الرمال فجعلت عسيرا حتى على قوارب الصيد الصغيرة ولوجه أو التحرك فيه. تحيط به احياء شعبية فقيرة طبع الالم جباه سكانها بآيات الحزن واخذت تشع من عيونهم بوادر الرفض المتعاظمة مع الايام. وكأني بهذا الميناء يصرخ من اعماقه البعيدة: «لقد اهملوني بعدما دفعت ارصفتي بأمواج الحضارة مع اساطيل الفينيقيين، وهذه قلعة البحر وجارها خان الافرنج شاهدان على المجد التجاري الذي اوصلت اليه لبنان ايام الصليبيين: ولم يجف بعد مداد المخطوطات التي تتحدث عن الدور الجبار الذي لعبته ايام الامير فخر الدين المعني مؤسس لبنان المستقل.

المحاولات

نسمع اصواتا ناشزة تدعو الى تخصيص مرفأ صيدا بمهمة الصيد والسياحة فقط وتمزأ من التفكير في مهمة تجارية له. وقد أيدت بعثة ايرفد في مطلع الستينات هذا الرأي وقدمت في مطلع السبعينات شركة يوغوسلافية مشروع دراسة على هذا الاساس تكلف ستة ملايين ليرة. ولا اتردد في القول ان تنفيذ المشروع على هذا الشكل سيحول الملايين الستة الى هباء ضائع. وقد اتيح لي في خريف ١٩٧٣ ان أرافق الدكتور نزيه البزري لمقابلة الرئيس مع شركة سويسرية كانت طلبت الى نائب صيدا ان تقيم في المدينة مرفأ لاستقبال السماد الدكمة وتعبئته في اكياس. واعرب الرئيس يومها عن استعداده للبحث في هذا الامر جديا اذا توافرت دراسة اقتصادية تظهر تكاليف انشائه والارباح الصافية المرتقبة منه ولم تكن يومها هذه الدراسة جاهزة. وفي هذه الامسية ابغي تقديم هذه الدراسة اليكم والاستماع الى ملاحظاتكم والاجابة عن اسئلتكم حولها.

١ - لماذا يحتاج لبنان الى مرفأ جديد؟

وأركز على ان لبنان هو المحتاج لا الجنوب أو صيدا فقط وكلكم تعلمون ان ميناء بيروت يقاسي منذ عام ١٩٦٦ من أزمات ازدحام أخذت تشتد خطورتها عاما بعد عام فكان متوسط عدد البواخر التي لا تجد لها مكانا للرسو عام ١٩٧١ خمسة وارتفع عام ١٩٧٢ الى تسعة و١٩٧٣ الى عشرين وخلال الفترة المنصرمة من السنة الحالية الى خمس وخمسين. والسبب الاول في ذلك هو ان مرفأ بيروت يتداول كل البضائع التي ترده او تعبره بالترانزيت مهما يكن نوعها، ومنها ما يكون تفريغه او شحنه بطيئا فيجعل السفن تلازم الرصيف وقتا طويلا فيتأخر تأمين الرسو لغيرها مما يؤدي الى ارتفاع مجنون في اسعار النقل تنعكس تأثيراته على تكاليف المعيشة. فالحل اذا هو توسيع مرفأ بيروت الا انه لن يصل الى ابعد من نهر بيروت وبعد ذلك يجب البحث عن مكان آخر.

لذلك علينا منذ الآن اتباع سياسة المرافىء المتخصصة والتخفيف عن مرفأ بيروت بنقل بضائع الدكمة منه الى مرفأ متخصص وبتفرغ ميناء العاصمة للبضائع العامة والوسائل الحديثة للنقل البحري، مما يمكن سريعا من استعادة سمعته كبوابة للشرق وأرقى وأسرع واتقن مرفأ شرقي المتوسط فالبضائع التي تضايق بيروت هي:

٣٥٠٠٠٠ طن من الفوسفات الاردني

٤٠٠٠٠٠ طن من السماد الكيماوي

١٢٥٠٠٠ طن من الخشب

٦٠٠٠٠ طن من خردة الحديد والنحاس

٣٥٠٠٠ طن من الحمضيات

٨٧٠٠٠٠ طن مجموعها تشغل طوال السنة اكثر من ٦٠٠ متر من الارصفة.

ويبدو من الاحداث الجارية حولنا كأن السلم على الابواب وان جزءاً من الاموال التي تنفق على التسلح سيوظف في تنمية المنطقة. واني لاستشف خلال السنين العشر المقبلة ازدهارا باهرا سيستدعي ورود مواد اولية وتجهيزات وآليات لن يعود في الامكان استيعابها الا بانشاء عدد ضخم من المرافىء شرق المتوسط.

٢ - اين ننشىء مرفأ الدكمة هذا؟

قبل الاجابة ينبغي تحديد شروط انشاء اي مرفأ واليكم اهمها:

- وجود بضائع للتداول
- توافر ارصفة عميقة المياه ترسو امامها السفن المعنية وتفرغ فوقها البضائع.
- تأمين مواصلاته من طرق عريضة وخطوط حديدية مع مختلف الجهات التي سيخدمها.
- انسجامه مع المخطط العام للتنمية.
- كفايته لمعالجة المشاكل الاجتماعية والاقتصادية والسياحية.
- قابليته للصمود في وجه المنافسة والتطور والتوسيع مستقبلا.

لا أكون جد متسرع ان اجبت أن كل هذه الشروط متوافرة في مرفأ صيدا فالبضائع هي الـ ٨٧٠ الف طن التي ذكرتها قبل قليل وعندما ينتهي بناؤه سيكون معمل الاسمنت في سبلين قد بدأ الانتاج العالي وسيضاف الى الحركة المنظورة الآن تصدير آلاف الاطنان من الاسمنت.

وان القينا نظرة سريعة على خريطة الساحل عند صيدا نجد ان «الزيرة» تتمطى فوق البحر على مسافة كيلومتر واحد غرب جون طبيعي ويمكن اتخاذها قاعدة لسنسول يمتد من الشمال الى الجنوب فيكون حوضا تتراوح اعماق مياهه بين متر واحد وخمسة عشر مترا يمكن اغلاقه شمالا برصيف لا يدع الا البوغاز. وتدل المعلومات المناخية على ان الرياح الاكثر سيطرة هي الجنوبية والجنوبية الغربية فالحوض اذا كامل الحماية.

مواصلاته

لا غبار على اختيار هذا الموقع فالكورنيش البحري يتفرع عند فندق صيدا ليرافق البحر حتى الاستراحة. فما يمنع من ان نردم المرفأ الحالي الذي ستردمه الرمال ان لم نفعل نحن ونكمل هذا الكورنيش البحري فوقه حتى الكنان ثم صخور السلالم الناتئة فوق الماء فبحر الاسكندر وصخور أباروح فالمسلخ ونعود من هناك لنلتقي ثانية مع طريق صيدا صور. اما خط سكة الحديد فينحرف بعد كعب الصخر الى البساتين وانشاء فرع بحري له يدخل المرفأ من الشمال ليغادره من الجنوب محاذيا الطريق البحرية ويعود بعد ذلك ليلتحم بخط الناقورة يتمم مواصلاته..

ونظرة على خريطة الشرق الاوسط ترى ان بلدة المفرق هي كما يعني اسمها نقطة توزيع لطرق النقل البري بين الواجهة الشرقية للبحر الابيض المتوسط وخط الاردن والجزيرة العربية والخط المؤدي الى بغداد وايران ومنطقة الخليج.

ثم نلاحظ ان طريق بيروت ظهر البيدر دمشق المفرق تبلغ مئتين وسبعين كلم. وتمر عبر جبال عالية تقفلها الثلوج فترة خلال فصل الشتاء ويمنع السير عليها طوال فصل الصيف الا ساعات معدودات كل يوم بينما تبلغ طريق صيدا النبطية مرجعيون القنيطرة حتى المفرق مئتي كلم فقط. لا تعترضها مرتفعات وتظل سالكة اربعا وعشرين ساعة من اول كانون الثاني حتى الحادي والثلاثين من كانون الاول.

وان قدر يوما لمرفأ حيفا الفلسطيني ان يعود الى منافسة لبنان على تجارة الترانزيت، كما كان يفعل قبل عام ١٩٤٨، فان اقرب طريق تصله بالمفرق تمر عبر جنين فاربد وتبلغ ١٨٢ كلم. واي تقويم بسيط لطريق صيدا المفرق التي اعتمدناها سيزيل هذا الفارق الزهيد وسيحتفظ لبنان بتجارة الترانزيت وهذا ما يفسر قولي في البداية ان مرفأ صيدا ضرورة لكل لبنان لا للجنوب او صيدا فحسب.

انسجامه

ان بيروت تلاصق مرفأها جنوبا فلا تسمح بانشاء المناطق الحرة الصناعية وقد اتجهت الدولة حديثا نحو التفكير في انشاء منطقتين حرتين احداهما في البقاع والاخرى في الجنوب. وكما سنرى بعد قليل فان انشاء مرفأ صيدا سيكسبنا على البحر ٦٦٠ دونما يمكن تخصيص جزء منها للمنطقة الحرة المنوي انشاؤها في الجنوب ويمكن وصلها بشقيقتها المزمع انشاؤها في البقاع اما بفرع ينطلق من طريق مرجعيون او من طريق كفرحونه.

كفايته

وسيؤمن هذا المرفأ، كما أتوقع، العمل لمئات العمال الجنوبيين اثناء انشائه. ثم سيحتاج الى المئات لتشغيله في مختلف المجالات التي سأعدد هنا بعضها:

- سيقوم بحارة صيدا والجنوب بارشاد السفن وتفريغها وشحنها بالبضائع ونقل هذه داخل المرفأ وتخزينها في المستودعات.
- سيكون هناك رصيف حديث عمق مياهه ٦ امتار يمكن من ارساء سفن الصيد الحديثة التي سيقودها بحارة صيدا والجنوب وخلفه مساحات واسعة تؤمن انشاء معمل لتصنيع الاسماك يوفر العمل لهم ولابنائهم.
- وادارة المرفأ والجمارك والشرطة وحراس الحرم المرفئي ومكاتب تخليص البضائع وشركات الترانزيت والشاحنات ناقلة البضائع كلها، وكاراجات التصليح التي ستتعدد والمصارف التي ستفتح لها فروعا جديدة في صيدا لتسلم الاعتمادات. كل ذلك سيدعو عددا من ابناء الجنوب الى عودة من العاصمة الى مناطقهم بسبب توافر العمل فيها فتتفجر عن ذلك حركة تجارية ضخمة في الاسواق ويعود البناء الى سابق نشاطه لاسكان هؤلاء العائدين.
- وبما ان خط الناقورة بيروت طرابلس موجود والحركة ضعيفة على قسمة الجنوبي فما الذي سيمنع من استثماره لنقل خمسين الف طن من الحمضيات الى صيدا لتصديرها؟ وهذا سيسد قسما من عجز سكة الحديد.
- وعندما يطل صيف لبنان الجميل لن يجد العاملون هنا بدا من الاصطياف في جبال جزين وحيطورة وجباع وجرجوع وبكاسين وقيتولي اجمل المناطق التي زين الله بها جبين لبنان فتنتعش كل المنطقة ويعود اهلها اليها يستغلون ثروات ارضها الدفينة ويمنون بها لبنان.
- اما طريق الترانزيت التي ستمر في قلب الجنوب فستتوالد حولها بين الساحل وحدودنا الشرقية الاستراحات والمطاعم ومحطات المحروقات وكاراجات التصليح والاسواق التجارية وما لا يمكن حصره الآن.
- وكلكم يعرف ان مدينة صيدا تضم بين جنباتها العديد من المراكز السياحية التي لم يجر ابرازها كما يجب، فخلف قلعة البحر نجد ابنية متهافتة يمكن هدمها لابراز تكنة الدرك وهي بناء عثماني ثم خان الارز الذي كان خلال القرون السابقة يشكل مستودعات مرفأ صيدا القديم. واذا تابعنا جنوبا وغير بعيد يمكن هدم بعض البيوت والمخازن المتداعية لابراز خان الافرنج وحمام الامير فخر الدين ثم ترميم الشارع الموصل بين تكنة الدرك والقلعة البرية وانشاء المحلات الحرفية فيه. وقد استملك حتى الآن ما قيمته مئة الف متر تقريبا.

ولهذا المرفأ مدى داخل الحوض لانشاء رصيف جديد اذا زاد الضغط عليه ان شاء الله، كما لديه امكان الامتداد حتى نهر الاولي بل أبعد من كعب الصخر بعد اتخاذ احتياطات فنية معينة.

تكاليفه

لقد احببت ان اعطي تصميما منطقيا لهذا المرفأ يأخذ في الاعتبار متطلبات البواخر التي ستؤمه من اطوال للارصفة واعماق للمياه وحاجة الى استثمار الامكانات السياحية باقصى طاقاتها فتوصلت الى حل يتألف من:

- رصيف شمالي طوله ٤٥٠ مترا
- رصيف غربي طوله ٣٥٠ مترا
- رصيف جنوبي طوله ٣٠٠ متر
- رصيف شرقي طوله ٣٠٠ متر

وتراوح الاعماق حولها بين ٦ و١٢ مترا مما يعطينا في النهاية ٦٦٠ الف متر مربع من الاراضي المكتسبة على البحر ثم ننشىء السنسول بطول ١٥٠٠ متر يضاف الى طول الجزيرة التي يمكن اقامة كازينو سياحي فوقها. كما يمكن اقامة فندق سياحي في جوار القلعة فوق المرفأ القديم المردوم.

ان هذه الاعمال تقدر تكاليفها حسب الاسعار الاخيرة السارية المفعول كما يأتي:

- سد الحماية	٢٤ مليون ليرة
- جدران الارصفة والصخور	٣٠ مليون ليرة
- ردم الاراضي المكتسبة	٣٦ مليون ليرة
- طرق داخلية وخارجية	٦ ملايين ليرة
- محطة تسلم السماد والفوسفات وشحنها	٧ ملايين ليرة
- تجهيزات ومستودعات	٥ ملايين ليرة
المجموع	١٠٨ ملايين ليرة

التمويل

ان قيمة الاراضي المكتسبة على البحر هي الآن بمعدل ٢٥٠ ليرة للمتر المربع وقد تزداد كثيرا بعد انشاء المرفأ. فبالسعر الحالي يكون رأس المال الحاصل من ٦٦٠ دونما ٦٦٠،٠٠٠ × ٢٥٠ = ١٦٥ مليون ليرة اي ٥٠٪ زيادة على نفقات البناء كلها وفي الامكان استعمال الانقاض الحاصلة من كل الابنية القديمة التي ستهدم حول المعالم السياحية المشار اليها قليل ومن انقاض حي والسبيل المتضررين من الـ ومن طوفان البحر عام ١٩٦٦ لردم قسم كبير من الـ ٦٦٠ مما سيوفر قسما من تكاليف هذا المرفأ.

واما الاراضي التي ستنجم هذا الهدم فستكون قريبة الـ بالمرفأ وذات قيمة تجارية قيمة الاراضي في شارع ر الصلح وتعود اثمانها الى الـ العامة التي قامت بالاستملاك هنا يبدو ان انشاء المرفأ كان عائدات اضافية وارتفاع هائل الدخل القومي بعدما نبتت منا ينبت الفطر البنايات الحديثة تؤوي الوكالات البحرية والـ التجارية الضخمة والشركات شابهها.

العائدات المرتقبة:

نرتقب ان تكون العائدات يأتي:

- تأجير مئة الف متر مربع للمـ الحرة الصناعية: ٤ مـ سنويا.
- تأجير اراضي لتخزين الـ وتعريبها ١ مليون سنويا.
- تأجير اراضي لتخزين الـ وتعريبه ١ مليون سنويا.
- رسوم تداول الاسـ ٣ ملايين سنويا.

المجموع: ٩ ملايين سنويا.

عدا الرسوم المرفئية الـ التي نقدر انها ستغطي بكل كل نفقات الاستثمار بل و عليها.

ادارة:

من المستحسن اختيار الاستقلال الذاتي لادارته كي يـ استثماره حسب احـ الانظمة التجارية الناجحة للـ الخاص.

قد يكون مقبولا مثلا تـ شركة مختلطة من المصـ وبلديات الجنوب وبعض الفعاليات الاقتصادية تقوم بتمويل مـ البرامج المتعلقة بهذا المـ الضخم ثم تدير المرافق المـ فيه. وتستثمرها لتأمين تـ النفقات الاولى خلال فترة ـ عليها وبعد ذلك يصبح فا النخل تغذية لصندوق التـ والتوسيع.

هذه نظرة شاملة على المرفأ انها صالحة لتكون انطلاقا لـ جدي ينتهي بتحضير ملف التنـ وقد يحتوي هذا الملف تعديـ مختلفة لرسم هذا المرفأ الـ الفكرة تظل صالحة. اتصور ان هذه الدراسة ستة أشهر يجري اساسها التلزيم وقد يبدأ التـ بعد ستة أشهر أخرى ولا اظن سيتطلب اكثر من ثلاث او سنوات. كل هذه الارقام صا لاعادة النظر عند الدرس الدقيق انها قريبة من الواقع.

ان لجنة الدراسات الانمائية تـ هكذا قد وفت قسطها من المسا في وضع اللبنة الاولى بتقديم هذه الدراسة والآن جاء السياسيين من نواب ووزراء جنوب لبنان ليحملوا هذا البحث السلطات لتجري مناقشته في مجلس الوزراء لدفعه في سرعة التنفيذ. لم يعد الشعب يرغب ان يحصر السياسيون همهم ايجاد وظائف حجاب وبوابين. لنا هذا المرفأ والشعب سيكون اكثر من عارف جميل».

من هي لجنة الدراسات الانمائية في صيدا

انبثقت هذه اللجنة حديثا من اللجان الثقافية في ثانوية المقاصد الاسلامية في صيدا وجمعية الادب والثقافة وجمعية خريجي المقاصد، بالاشتراك مع غرفة التجارة في صيدا والجنوب. وهي منفتحة لكل الطاقات والامكانات والعناصر الصيداوية من أجل القيام بوضع الدراسات الاولية لمختلف نواحي الحياة في صيدا: الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية: اذ أن كل عملية تغيير يمكن أن تحدث في الاوضاع الداخلية والعامة ولمصلحة هذا البلد الحقيقية يجب أن تعتمد على معرفة صحيحة لهذا الواقع ومدعومة بالابحاث العلمية الشاملة. واننا سنحاول أن ننشر هذه الدراسات تباعا.

ندوات ومحاضرات شهر ايار ١٩٧٤٪

١ - مرفأ صيدا، واقعه ومستقبله.

٢ - الوضع الصحي في صيدا.

٣ - النقابات العمالية في صيدا.

١١٦ شركة عقارية توظف ٦٠٠ مليون في الاراضي والبنايات

الاستقرار والاموال العربية والمغتربة وتدني الفائدة تساهم في تنشيط الحركة العقارية في لبنان

صفحة الاعلانات المبوبة في الصحف تزدحم باعلانات الشركات العقارية التي تتولى الاتجار بالاراضي والشقق إضافة الى التأجير وادارة الاملاك. وكثر عدد هذه الشركات في السنوات الاخيرة الى حد بات يثير الفضول.

ما هي هذه الشركات؟ وانواعها؟ وما هي حدود نشاطها؟ ما هي علاقتها بارتفاع اسعار الاراضي والمساكن في لبنان؟

«النهار الانمائي» يحاول هنا الاجابة عن هذه الاسئلة.

١١٦ شركة و٦٠٥ ملايين

لا بد من الاشارة اولا الى ان الاحصاءات الرسمية حول الشركات العقارية في لبنان مفقودة تماماً من مختلف ادارات الدولة، وقد تطلب منها الحصول على الجدول المرفق بهذا التحقيق يوماً كاملا من العمل بغية تنظيمه وتبويبه في الشكل الذي يعطي فكرة عن عدد الشركات العقارية - المساهمة طبعاً - الموجودة في لبنان، وتاريخ انشائها والرساميل الموظفة فيها.

ويتبين لنا من الجدول المذكور ان اول شركة عقارية في لبنان انشئت عام ١٩٥١ برأس مال مقداره مئة الف ليرة، ثم توالى انشاء الشركات المساهمة المماثلة في شكل تصاعدي. وهي تأثرت بالظروف القاسية التي مر بها لبنان، خصوصاً عامي ١٩٥٧ - ١٩٥٨ حيث لم تنشأ شركة عقارية مساهمة واحدة، وشهدت الستينات (من عام ١٩٦٣ الى عام ١٩٦٧) تأسيس اكبر عدد من هذه الشركات بلغ مجموعها ٦٠ شركة وبلغ مجموع رساميلها ١٥١،٥٠٠ مليون ليرة. ويبدو ان الظروف التي ولدتها حرب الخامس من حزيران ٦٧ وكارثة انترا ٦٦ انعكست على الشركات العقارية، وهذا ما يفسر انشاء شركتين عقاريتين فقط في العالم الذي عقب هذين الحدثين.

ويبدو ان لبنان اكتفى بهذه الشركات بدليل انشاء شركة عقارية واحدة فقط عام ١٩٧٢، وبذلك يكون عدد الشركات العقارية المساهمة العاملة في لبنان قد اصبح ١١٦ شركة برساميل يبلغ مجموعها نحو ٦٠٥ ملايين ليرة لبنانية، عدا المكاتب العقارية ومكاتب السماسرة الذين لا يحوزون رخصة رسمية.

شروط الترخيص للشركات العقارية

يتقدم المساهمون بطلب الى وزارة الاقتصاد مرفق بست نسخ عن النظام الداخلي للشركة، فيدرس هذا النظام من ناحية مطابقته قانون التجارة مع السجلات العدلية للمؤسسين. ويوقع المؤسسون على كل صفحة من النظام ومن المفروض الا يقل عدد المؤسسين عن ٣ اشخاص معنويين او طبيعيين، والا يقل رأس المال عن ٣٠٠ الف ل.ل. ولا تقل قيمة السهم الواحد عن ٢٥ ل.ل. ثم يحول النظام الى دائرة القضايا في الوزارة لابداء الرأي، ويعد بعد ذلك مشروع المرسوم ويحال على مجلس الوزراء. الذي يدرس الترخيص في مهلة تراوح بين ١٠ و١٢ يوماً، ثم يصدر المرسوم ويبلغ صاحب العلاقة.

المكاتب العقارية

والى جانب هذا العدد الضخم من الشركات العقارية المساهمة هناك العديد من المكاتب العقارية منتشرة في كل حي في بيروت، والضواحي وفي بعض مراكز الاصطياف الرئيسية. وهذه المكاتب لا تخضع لاي شروط بل تؤدي رسوماً لا تتجاوز قيمتها المئتي ليرة لبنانية، ولا يفرض القانون اي رأس مال على المكتب.

إضافة الى هذه المكاتب هناك العديد من السماسرة الذين يعملون في تجارة العقارات من دون ترخيص، وقد انتقلت عدوى هذه التجارة الى مختلف الفئات.

يقول السيد غازي علم الدين: (صاحب مكتب عماركو العقاري): «لقد بات هناك تضخم في المكاتب العقارية. كما باتت هناك مضاربات غير معقولة لهذه المكاتب. فالمهندس صار يشتغل في البيع والشراء والمحامي، والموظف المتقاعد والعاطل عن العمل كذلك. لذلك نطلب من الدولة ان تنظم شؤون المكاتب العقارية وتأخذ ضمانة من صاحب كل مكتب عقاري لا تقل عن ٥٠ الف ليرة، حتى تحول بذلك دون الفوضى في هذه المهنة، ودون اساليب الاحتيال التي تسيء الى المهنة، والى العاملين فيها والى لبنان بالذات».

اسباب التضخم

والواقع ان التضخم في عدد الشركات المساهمة والمكاتب العقارية والسماسرة يعود الى سبب جوهري هو ازدهار تجارة الاراضي، هذا الازدهار الذي بدأت تباشيره اوائل الخمسينات، حيث شهد لبنان فترة من الاستقرار ربما للمرة الاولى، وكان المواطنون العرب في طليعة المقبلين على شراء الاراضي في لبنان وتوظيف اموالهم في هذا الميدان.

وخطا هذا الازدهار خطواته الكبرى في بداية السبعينات لأسباب عدة، يذكر اهمها السيد توما حاجي توما: «هرب الاموال العربية من الدول ذات الانظمة القاسية، وزيادة كمية هذه الاموال نتيجة زيادة انتاجها من النفط وزيادة الودائع المصرفية التي وصلت في بداية الخمسينات الى ما يقارب المليار ليرة، وهي الآن تقارب الـ ٧ مليارات، يضاف الى ذلك انخفاض سعر العملات العالمية وارتفاع الطلب على البناء تبعاً لزيادة عدد السكان. ففي اوائل الخمسينات كانت رخص البناء في بيروت لا تتجاوز الـ ٣٠ رخصة سنوياً، وفي السبعينات بلغ عدد الرخص نحو ٦٠٠ كل سنة. ويجب ان نلفت هنا الى مركز لبنان التجاري، وضيق مجالات التوظيف الاخرى فيه».

واكبر دليل على تزايد النشاط العقاري في لبنان ما تشهده الدوائر العقارية من عمليات بيع وشراء وتأمينات وما الى ذلك. ففي ١٩٧١ بلغ عدد المعاملات العقارية في بيروت فقط ٧٠ الف معاملة، وفي ١٩٧٢ ارتفعت الى ٩٠ الفاً وفي ١٩٧٣ قفزت الى ٣٧٥ الفاً في انحاء لبنان.

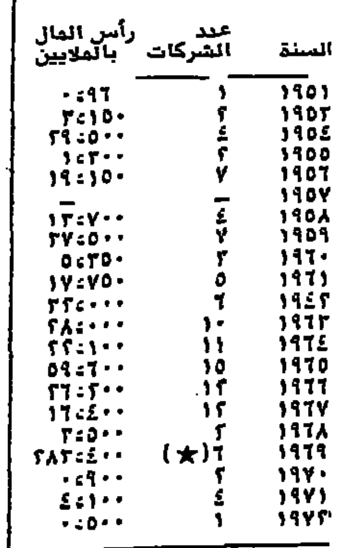
وساهم في تزايد النشاط العقاري تدفق اموال المغتربين على لبنان، خصوصاً من البلدان الافريقية، حيث بدأ اللبنانيون هناك يعانون التنظيمات الجديدة التي وضعتها هذه الدول موضع التنفيذ مع اوائل السبعينات.

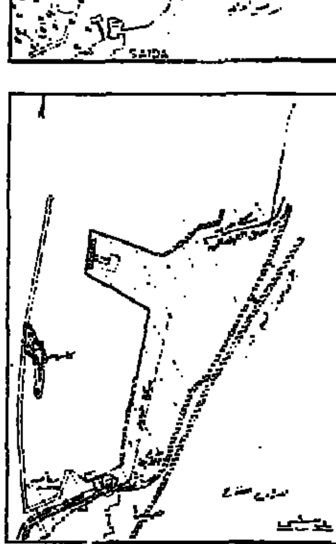
والواقع ان هذا الاقبال المتزايد على تجارة الاراضي افرز تجارة جديدة، هي تجارة بيع الشقق، التي بدأت تدريجاً قبل نحو عشر سنين، والتي تكاد تكون حالياً التجارة الاكثر ازدهاراً في لبنان، خصوصاً في بيروت، بعد تجارة الاراضي.

الشركات العقارية المنشأة بين ١٩٥١ و ١٩٧٢ والرساميل الموظفة فيها

السنة	عدد الشركات	رأس المال بالملايين
١٩٥١	١	٠،٩٦
١٩٥٢	٢	٣،١٥٠
١٩٥٤	٤	٢٩،٥٠٠
١٩٥٥	٢	١،٣٠٠
١٩٥٦	٧	١٩،١٥٠
١٩٥٧	—	—
١٩٥٨	٤	١٣،٧٠٠
١٩٥٩	٧	٣٧،٥٠٠
١٩٦٠	٢	٥،٣٥٠
١٩٦١	٥	١٧،٧٥٠
١٩٦٢	٦	٣٣،٠٠٠
١٩٦٣	١٠	٢٨،٠٠٠
١٩٦٤	١١	٢٢،١٠٠
١٩٦٥	١٥	٥٩،٦٠٠
١٩٦٦	١٢	٣٦،٢٠٠
١٩٦٧	١٢	١٦،٤٠٠
١٩٦٨	٢	٢،٥٠٠
١٩٦٩	٦ (★)	٢٨٣،٤٠٠
١٩٧٠	٢	٠،٩٠٠
١٩٧١	٤	٤،١٠٠
١٩٧٢	١	٠،٥٠٠
المجموع	١١٦	٦٠٥،٠٦٠

(★) ١ بينها شركة رأس مالها ٢٨٠ مليونا





نتائج النشاط العقاري

واذا كان الاستقرار، بما رافقه من تدفق رؤوس اموال عربية واغترابية، وتدني الفائدة على الودائع المصرفية وانخفاض قيمة العملات العالمية، قد ادت الى انشاء الشركات والمكاتب العقارية، فان هذه بدورها ساهمت في رفع اسعار الاراضي في بيروت وباقي المناطق اللبنانية، كذلك اسعار الشقق، في شكل مدهش: فقبل اشهر قليلة اشترى البنك العربي الافريقي وشركة الاستثمار الخارجية الكويتية العقار الكائن بين بنك المشرق وبنك سوريا ولبنان في شارع المصارف بقيمة ٤،٢٣٥ ملايين ليرة لبنانية، (٩آلاف ليرة للمتر الواحد). وقبل ذلك بقليل بيعت آخر قطعة ارض في شارع الحمراء بسعر ١٠ آلاف ليرة للمتر الواحد.

ويقول السيد حسني السبع، صاحب الشركة العقارية للبلاد العربية: «اذكر اني بعت الذراع في شارع الحمراء بـ ٣٠٠ ليرة بعد ثورة ١٩٥٨: وعام ١٩٦٠ بعته بـ ٥٠٠ ليرة وفي ١٩٦٧ بـ ٨٠٠ ليرة: وفي ١٩٧٢ بـ ١٣٠٠ ليرة. والآن يراوح سعره بين ٣ آلاف و٧ آلاف ليرة حسب المنطقة. ولما لم يعد هناك من اراض للبناء في شارع الحمراء، فهناك اتجاه الآن نحو شراء البيوت القديمة لهدمها واقامة الابنية الحديثة مكانها».

ولم ينحصر ارتفاع اسعار الاراضي في بيروت فحسب، بل تعداها الى الضواحي ومناطق الاصطياف.

وهناك شركات تعمد الآن الى شراء مساحات كبيرة من الاراضي: معظمها جبلية نائية، وباسعار متدنية، على امل ارتفاع اسعارها في المستقبل القريب. ففي جونيه مثلا: يقول السيد توما حاجي توما: «كان سعر المتر قبل السبعينات ٥٠ ليرة، وهو الآن ٢٥٠، وهكذا بالنسبة الى قرى الاصطياف كبرمانا وبحمدون وعاليه وريفون وسواها».

ويقول السيد غازي علم الدين: «في تأكيده على ارتفاع اسعار الشقق قبل سنتين بعت شقة بـ ٩٠ الف ليرة، ثم اعدت بعتها بـ ١٨٠ الفا، وحديثاً رجعت وبعت الشقة نفسها بـ ٢١٠ آلاف ليرة».

والواقع ان ارتفاع اسعار الاراضي يشمل معظم العواصم العالمية، وان يكن هذا الارتفاع حصل في لبنان في شكل سريع. ففي باريس مثلا ارتفع سعر متر الارض عام ١٩٧٣ نحو ٤٠ في المئة بحيث بيع المتر الواحد بـ ١١الاف فرنك، وكانت الزيادة في السنة الماضية ٩،٤ في المئة. وفي ١٩٧٣ باعت شركة عقارية فرنسية واحدة ٤٠ الف هكتار من الاراضي في منطقة باريس. وادى ازدهار الحركة العقارية في العاصمة الفرنسية الى تكون خمس مدن جديدة حولها هي: سرجي - بونتوار، سانت - كونتون - ايفلين، افري، فيلون سفيار ومارن - لافاليه. اما اسعار الشقق في باريس فقد حققت هي الاخرى ارتفاعاً بنسبة ١١،٥ في المئة عام ١٩٧٢، و١٦ في المئة عام ١٩٧٣.

فتش عن الفوضى

الفوضى سبب كل علة، كما يقول مثلنا الدارج. والفوضى في تجارة الاراضي ادت وتؤدي بعض الاحيان الى فضائح. واكبر دليل على ذلك ما ذكره العميد ريمون اده حديثاً من ان صفقات عدة لبيع الاراضي قد نفذت في الجنوب لحساب شركات ومؤسسات اوروبية منها صفقة في الناقورة لمصلحة شركة سويسرية وطالب العميد في جلسة مجلس النواب التي عقدت في ٥ شباط الماضي بعدم بيع الاراضي لغير اللبنانيين مهما تكن المبررات، لأنه تبين، كما يقول العميد: إن بيع الاراضي للاجانب هو الذي زاد اسعارها سواء في بيروت الضواحي او بعض مناطق الاصطياف.

ويزيد السيد شاكر ابو سليمان رئيس الرابطة المارونية: «ان اللبناني سيصبح غريباً في بلده اذا استمرت تجارة الاراضي على ما هي، ولن يعود في أمكان اللبناني الفقير والمتوسط الدخل ان يشتري مسكناً له، او قطعة ارض، لا يستطيع حتى ان يستأجر مسكنا يؤوي فيه عائلته. ومن الضروري حيال هذا الوضع، ان تتنبه الدولة الى اساليب الاحتيال التي يلجأ اليها تجار الاراضي لناحية تمليك الاجانب وتمثل الشركات العقارية دوراً رئيسياً في هذا المجال فمعلوم ان المادة ٨٠ من قانون التجارة تنص على ان الشركات المغفلة في لبنان تكون حكماً من الجنسية اللبنانية، وقد تمكن الاجانب عن طريق هذه الشركات تملك مساحات كبيرة، وبالتالي التهرب من دفع رسم التعمير البالغ ٥ في المئة».

«والامر نفسه بالنسبة الى شركات التوصية البسيطة، يضيف السيد ابو سليمان، «اذ عمد بعض اللبنانيين الى تأليف هذا النوع من الشركات وعينوا لبنانياً كشريك مفوض له حق التوقيع عنها حتى لو لم يكن يملك الا حصة ضئيلة من رأس مالها».

ولا يزال البعض يذكر قصة شركة فينيسيا العقارية مع موظفي شركة الكهرباء، فقد كانت هذه الشركة تعاونت مع الدولة لتشييد مساكن لموظفيها، وبالفعل شيدت بنايتين في التحويطة، ودفع عدد من الموظفين اثمان مساكنهم ودفع البعض الآخر اقساطاً من الثمن، لكن الشركة ما لبثت ان اعلنت افلاسها، وما يزال مصير مساكن موظفي شركة الكهرباء مجهولا الى الآن.

مارون ...

السفن والرافعات الهنغارية في موانئ القارات الخمس
صناعة ذات تقاليد عريقة

لصناعة السفن الهنغارية تقاليد عريقة تعود ى زمن بعيد. ففي عام ١٨١٨، أنزلت الى نهر انوب اول سفينة بخارية هنغارية، وكان ذلك د سنوات قليلة من انزال اول باخرة بخارية ولتن. فقد بدأت أحواض السفن الهنغارية، لها رسميا عام ١٨٣٥ وفي العام التالي دشنت ل سفينة ركاب هنغارية انتجتها مؤسسة واض السفن والرافعات الهنغارية.

يعمل في الوقت الحاضر، في احواض سفن ومصانع الرافعات الهنغارية ما يزيد ى عشرة آلاف عامل في خمس مصانع تقوم ثة منها في بودابست وواحدة في كل من تس وبالاتونفوريد.

ولدى المؤسسة مكاتبها الخاصة للتصميم كما ها تصدر انتاجها بصورة مستقلة. ان حصر مال التصميم والانتاج والمبيعات في وحدة فردها قد جعل في الامكان استمرار تحديث نتاج وتلبية اقصى ما يتطلبه الزبائن من ستوى وجودة.

ان إنتاج المؤسسة يتناسب تماما مع ظروف تطلبات تنمية وتطوير المرافىء البحرية النهرية.

فالرافعات العائمة والنقالة من مختلف طاقات كذلك زوارق الموانىء تعمل في العديد ن المرافىء الكبرى في القارات الاربع.

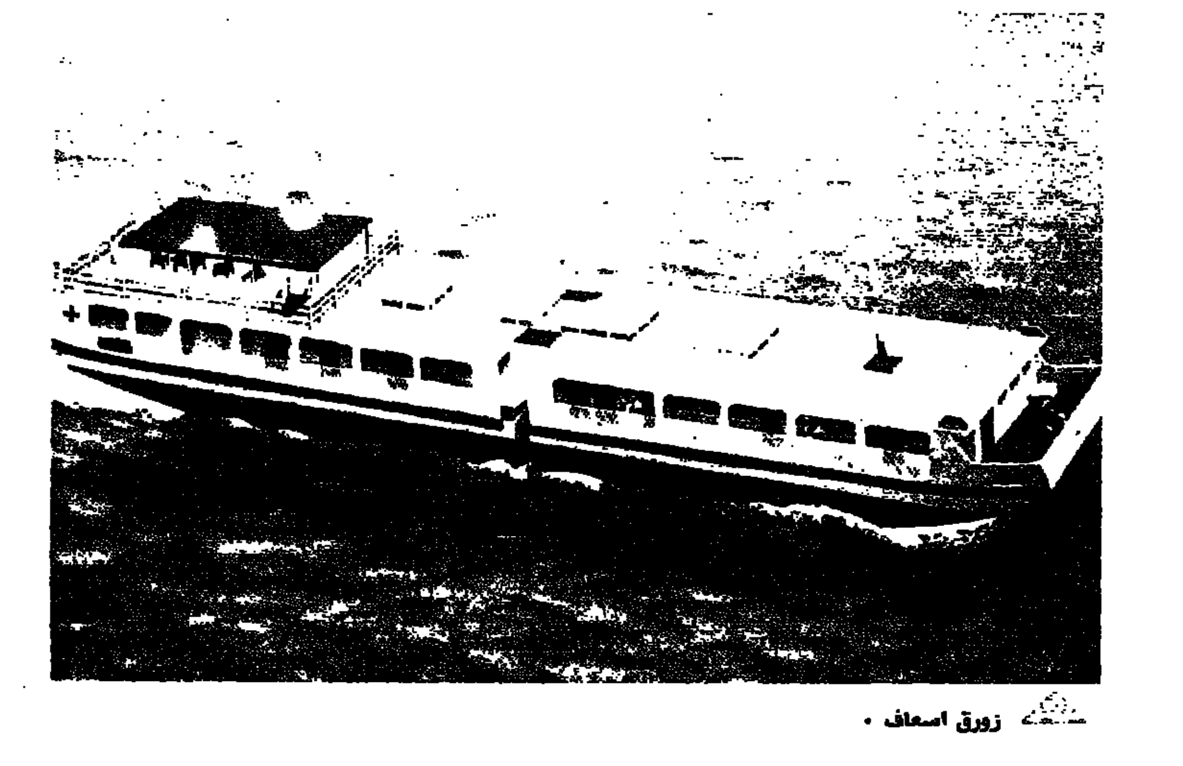
ثمة فرع آخر لنشاط المؤسسة يتعلق بانتاج ختلف أنواع «الكونتاينرز» لشتى الحاجات. تعمل المؤسسة كذلك على انتاج مجموعة كبيرة ن القاطرات النهرية والزوارق والزوارق البخارية نقل ومراكب العبور وكاسحات الثلج والمراكب شراعية.

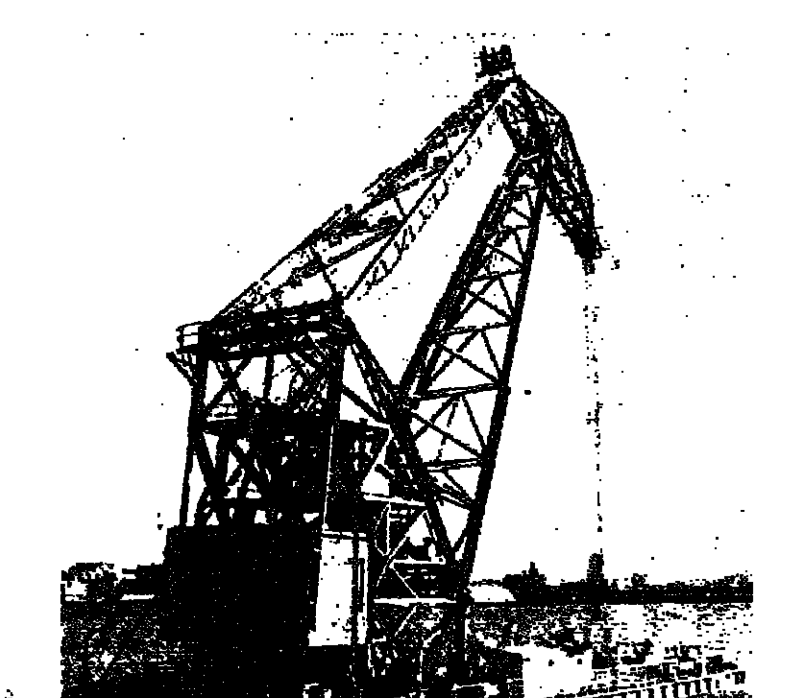
ان انتاج الغلايات الكبيرة السعة لمصانع طاقة يشكل جانبا مهما آخر من نشاط مؤسسة.

خلال الخمس والعشرين السنة الاخيرة، انتجت واض السفن ومصانع الرافعات الهنغارية، ضافة الى العديد من المنتوجات، ٢٢٠ سفينة حرية تتراوح حمولتها بين ١١٠٠ و ٢٢٠٠ طن، و ٤٠ رافعة عائمة تتراوح طاقتها بين ٥ اطنان و ١٠ طن، و ٢٣٠ سفينة ركاب فخمة، و ٢٠٠ طرة وزورق نهري وما يزيد على ٢٠٠٠ رافعة قالة من مختلف الطاقات.

اما الدول التي يمكن اعتبارها زبائن دائمة لصناعة السفن والرافعات الهنغارية فهي: الاتحاد السوفياتي، وجمهورية المانيا الاتحادية، اسوج، النروج، الدانمرك، انكلترا، اليونان، هولندا، سويسرا، ايطاليا، الصين، كوبا، الارجنتين، البرازيل، سوريا، مصر، الهند، يوغوسلافيا، رومانيا، تشيكوسلوفاكيا، ليبيا، الكويت، والمؤسسات والشركات في العديد من البلدان الاخرى.

ويسهر العاملون في مصانع السفن والرافعات الهنغارية، الذين يتمتعون بخبرة تقنية وتجارية واسعة ومجربة، على دوام تطور انتاجهم تقنيا واقتصاديا، كما ان عمال مختلف المصانع يضيفون الى احدث اساليب الانتاج خبرتهم التي تغنيها تقاليدهم العريقة وبراعتهم. وهكذا، فان المنتجات التي تحمل شعار «غانز» تتمتع بشهرة واسعة في كل انحاء العالم. ذلك ان هذه المنتوجات تلبي كل متطلبات الزبائن من حيث الجودة والشروط التقنية.


زورق اسعاف.


رافعة عائمة طاقتها ٢٠٠ طن.


زورق للموانىء طاقته ٨٢٠ حصانا.

في مرافئ البحار السبع

رافعات "غانز" العائمة

القوة الرافعة: من ٥ اطنان الى ١٠٠ طن. الطاقة: التحميل والتفريغ في الموانىء البحرية والنهرية، وفي امكان الرافعات ايضا رفع «الكونتاينرز». وهي متوافرة كرافعات ذات حركة ذاتية او مقطورة تعمل في الوقت الحاضر في البلدان الاتية: الاتحاد السوفياتي، مصر، البرازيل، سوريا، الكويت، ليبيا، كوبا، الصين، يوغوسلافيا، رومانيا وبلغاريا.

رافعات "غانز" للموانئ

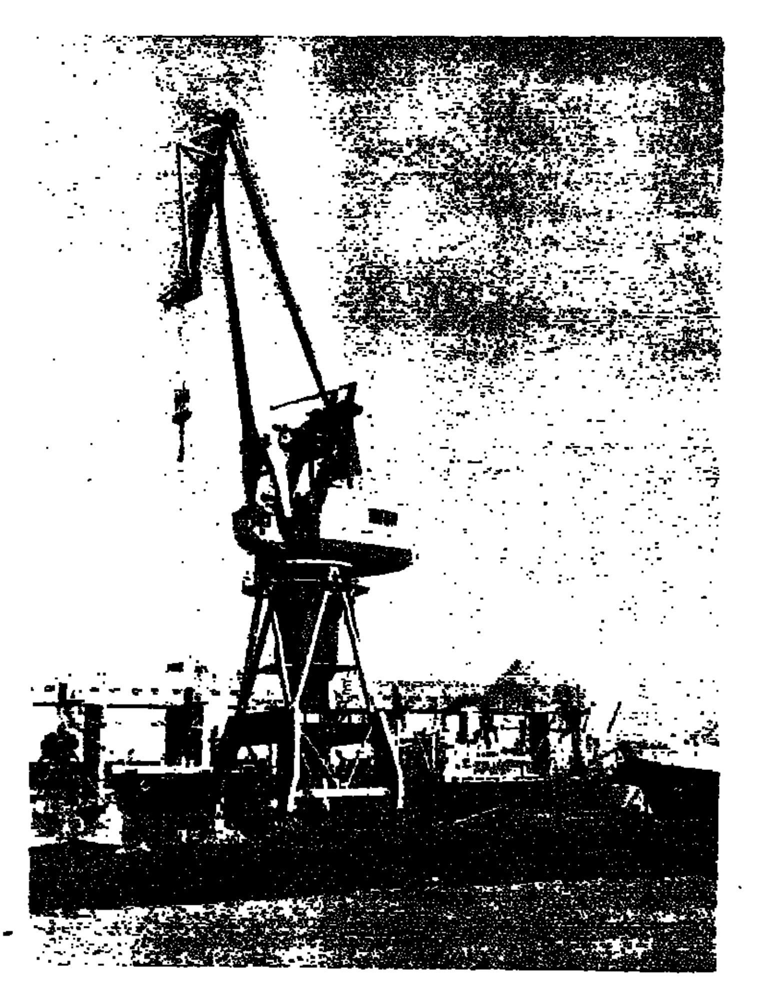
عصرية، جامعة الاغراض تستخدم لتحميل السفن وتفريغها في الموانىء البحرية والنهرية. وهي نقالة، اقتصادية، تشغل يدويا وبسهولة. ويمكن استخدامها بواسطة خطاف او كلاب. كما ان بعض انواع هذه الرافعات يمكنه رفع «الكونتاينرز» طاقتها الرافعة تراوح بين ٣ اطنان و ٣٢ طنا.

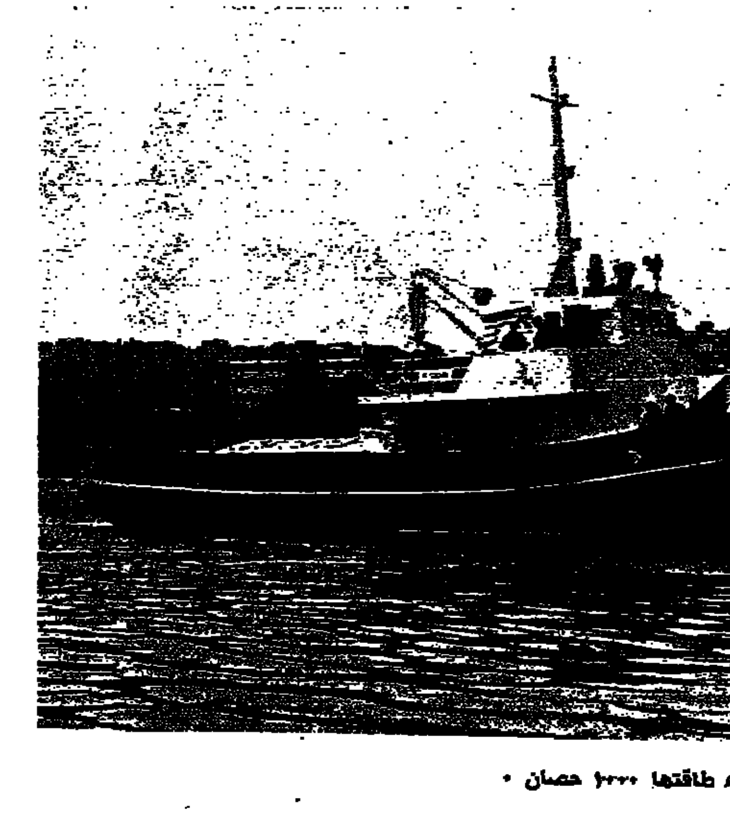
وهي تعمل في الوقت الحاضر في البلدان الاتية: الاتحاد السوفياتي، اليونان، يوغوسلافيا، كوبا، المغرب، البرازيل، الارجنتين، الخ...

زوارق "غانز" للموانئ

تصميمها حديث، مصنوعة من الفولاذ الملحوم وبأسعار تنافسية. وهي صالحة لاعمال المرافىء او القطر والنقل وكسح الثلوج واخماد الحرائق في كل الاحوال المناخية. قوتها: ٣٣٠ حصانا ـ ٦٠٠ حصان، ١٠٠٠ حصان و ١٥٠٠ حصان.

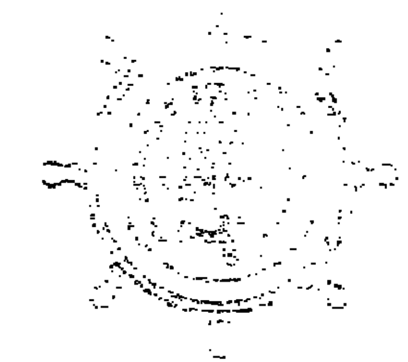
تعمل في الوقت الحاضر في البلدان الاتية: كوبا، مصر، سوريا، الكويت، الخ...


رافعة للموانىء طاقتها ١٢ ـ ٢٠ طنا


زوارق للموانىء طاقتها ٢٠٠٠ حصان.

للحصول على معلومات مفصلة يرجى الكتابة الى:





H-1904 BUDAPEST, VACI UT 202. HUNGARY

Téléphone: 200.800 Telex: 22-5047

هكذا من الأصل

هكذا منذ الأصل

الفرد روبرت عبود

بناني يصعد قمة
حد اكبر المصارف الاميركية

شعاره : قيمة الفرد ان يكون شريفاً ومخلصاً

... وهذا لبناني آخر، من كوكبة المغتربين العصاميين، يصعد سلم النجاح. انه الفرد روبرت عبود الذي عين حديثاً في منصب نائب رئيس مؤسسة «فيرست شيكاغو» التي تملك مصرف فيرست ناشونال بنك اوف شيكاغو. وكان لهذا التعيين صدى كبير في الصحف المحلية هناك.

ولالفرد عبود – أو بوب، كما يناديه اصدقاؤه – قصة مع النجاح بدأت طموحاً من الصفر وامتدت فصولاً، ليس أقلها أنه عرف الفقر ولا اهمها أنه وصل الى المركز الثاني في إحدى أهم المؤسسات المالية التي تنشر نفوذ الولايات المتحدة الاقتصادي في العالم.

وعندما نقول ان الأهم في فصول قصة نجاحه ليس وصوله الى مثل هذا المركز، فلأن القصة مستمرة والفصل الآتي فيها يعطي بوب عبود دور الزعامة في امبراطورية فيرست شيكاغو كوربوريشن».

ينتمي بوب عبود الى عائلة لبنانية هاجرت أول هذا القرن واستقرت في الولايات المتحدة، في مدينة بوسطن بالذات. وكان كبير العائلة معدماً يعمل طوال النهار وبعض الليل من أجل تأمين لقمة العيش، الى ان تمكن مع الوقت من فتح محل لبيع اجهزة التدفئة ومكيفات الهواء. لكن، ما أن بدأت أعماله تروج حتى كان انفجار الأزمة الاقتصادية اوائل الثلاثينات فخربت التجارة وأدت بكثيرين الى الافلاس وبينهم الفرد عبود، والد بوب، الذي، اضطر الى الالتحاق بأحد المعاهد المهنية مدرباً في فرع التدفئة والتكييف. وكان طول مدة عمله يقتصد في المال سنتاً سنتاً الى ان تمكن من جمع مبلغ خمسة آلاف دولار سدده الى مدينيه ممن كانوا يتعاملون معه في تجارته.

في هذا الجو، وفي حرم مدرسة للزنوج، نشأ بوب عبود. وهو لما شب وعرف كيف عمل والده ليسدد ديونه كان حس المسؤولية نما فيه وجعله يتخذ من مسلك والده مثلا له في حياته، وقرر أن يصير رجل أعمال ناجحاً... وصار فعلا، لكن بعدما عانى كثيراً وقاسى ويلات الحرب الكورية يوم كان ضابطاً في القوات البحرية.

ضريح هارفارد

هو الآن في الرابعة والأربعين مجاز في الحقوق وادارة الأعمال من جامعة هارفارد وشعاره في الحياة «قيمة الفرد ان يكون شريفاً ومخلصاً» وهو هذا الشعار ما جعله ينجح ويصل الى حيث هو الآن.

ليبرالي التفكير، دينامي يعمل النهار في طوله من دون انقطاع ومن ضمن نظرة تقول : «ان حدود الفقر يجب الا تصل الى حد السماح بالسقوط والفشل».

كان في الثامنة والعشرين يوم اجتمع أول مرة الى نائب رئيس فيرست شيكاغو، غايلورد فريمان، وكانت نتيجة الاجتماع عقداً لموظف صغير براتب سنوي مقداره خمسة آلاف دولار. ومن يومها، سنة بعد سنة، أخذ بوب عبود يتدرج في النجاح باشراف فريمان أحد أشهر الاداريين وأقواهم نفوذاً في العالم.

والذين يعرفون بوب يعزون سبب نجاحه ووصوله الى هذه المرتبة من النفوذ، الى عوامل ثلاثة : والده الذي علمه كيف تمارس المسؤولية بشرف واخلاص، ثم شعوره بان الطموح الى النجاح هو الذي قاد والده الى ترك بلاده والهجرة الى الولايات المتحدة، وأخيراً شخصية رئيسه غايلورد فريمان التي ترفض حتى كلمة فشل.

انجح المخططين

ويعتبر بوب الآن من أقدر خبراء نظام النقد العالمي، اضافة الى كونه أحد أنجح المخططين المصرفيين. وعندما يتحدث عن مشكلة التضخم يحاول ان يقنعك بان ليس من مؤسسة تستطيع حلها، بل قد يكون في ما تعمله المؤسسة ما يعقد المشكلة. له رأي في مستقبل العائدات النفطية العربية، وهو ان ضخامتها لا تشكل مشكلة بالنسبة الى البلدان الصناعية، بل هي [illegible] كيف تفيد منها.

والآن، بعدما اصبح نائب رئيس [illegible] المؤسسات في العالم، والمشرف [illegible] في ٣٢ بلداً، ما هي الصورة التي [illegible] الأعمال في [illegible] الرجل الذي صنع النجاح؟

بالتأكيد سينجح. هكذا [illegible] ويتخطى [illegible] التوقعات، لا بد أن [illegible] كان له الى الآن اقترب من أعلى قمة في [illegible] هذا هو الرأي في شيكاغو اليوم [illegible] في عمليات [illegible] الرئيس الحالي [illegible] التقاعد في خلال المقبلتين. والذي [illegible] ثقته في وايمانه بأن الكفاية [illegible] الا ان يعوضا. وهو الاساس يعمل الآن [illegible] فريمان يردد [illegible] اقتنعت ان من سيخلفني [illegible] ذلك، ويبدو أنه مستعد.

هذه قصة نجاح بوب عبود [illegible] من [illegible] تاريخ لبنان [illegible] الذي في [illegible] الى جانب اسماء [illegible] حماة الطيران [illegible] في الولايات المتحدة [illegible] بلغوا أعلى المراتب في كل المجالات.

في لبنان و ٣٢ بلداً آخر

يتبع لي فرست ناشيونال بنك اوف شيكاغو [illegible] شيكاغو كوربوريشن وله فروع ومكاتب [illegible] ٣٢ بلداً [illegible] في الشرق الأوسط [illegible] فرست ناشيونال بنك [illegible] (لبنان) [illegible] ومركزه الرئيسي [illegible] الحمراء [illegible] اضافة الى فرع في [illegible] ومكتب [illegible]

CHICAGO DAILY NEWS, Monday, April 22, 1974 — 5

Insight

At 44, 1st National's Bob Abboud is on way to being one of the city's most powerful men

The view from the 57th floor

By Dick Griffin
Daily News Financial Editor

Looking out the massive windows of the elegant private dining room on the 57th floor of the First National Bank Building, Alfred Robert Abboud has a clear view from the top of the city.

And that's where he was Monday — at the top, moving into a position of enormous influence and power as deputy chairman of First Chicago Corp., holding company for the giant First National Bank of Chicago. This means he will probably be the next chairman of the board.

And that's light-years away from the dangerous days of 1952, when he was a Marine second lieutenant dodging bullets and watching friends die in Korea.

But he thought then he'd like the life of a career Marine officer because "I enjoyed the discipline of the organization and I saw what teamwork and esprit could accomplish."

ABBOUD (PRONOUNCED "UH-BOOED") wanted to be where the action was, however, and told the Marines he'd stick around if they'd send him to Indochina as a liaison officer with the French.

"I guessed that's where the next war would be," he said. "but the Corps turned me down."

So he came home and returned to Harvard University, where earlier he had earned a bachelor's degree cum laude with a major in Latin and minor in classical Greek.

Sensing he'd have trouble making a living with that background, he went to Harvard Law School, "which I really didn't enjoy." He graduated from law school, but decided not to be a lawyer, so he returned again to Harvard, this time to its famed business school, where he earned a master's degree in business administration — with distinction — in 1958.

And there he was, a 28-year-old super-educated second-generation American with little idea what he was going to do for a living, when he agreed to meet with an aggressive 47-year-old Chicago bank vice president named Gaylord Freeman.

Freeman didn't offer him much money but he painted a picture of a modern and growing bank that was going to be as aggressive as Freeman himself.

Abboud bought the story and signed on for a skimpy $5,800 a year. Last year, after only 16 years with the bank, Bob Abboud earned $161,715 from First Chicago.

AND ON MONDAY First Chicago identified Abboud, now 44, as the probable successor to the chairman of the board when he retires within the next two years.

A. Robert Abboud in the 57th floor private dining room of the First Chicago Corp. and its First National Bank of Chicago. Abboud Monday was identified as the man who probably will be in charge of that huge financial complex within two years. (Daily News Photo/Henry Herr Gill)

The chairman is the same Gaylord Freeman, now 64, one of the best known and most powerful bankers in the world and one of a handful of men with the power and know-how to move and shake Chicago.

Abboud stands to inherit that mantle of power from Freeman if all goes according to plan over the next year or two.

"I'll retire when Bob (Abboud) and the rest are ready to take over," Freeman said. He added with a smile, "That's when I think they're ready. They thought they were ready a long time ago."

ABBOUD, IF HE RISES as expected, will inherit Freeman's elegant 6th-floor suit of offices in the bank's Loop building and that private 57-floor dining room.

He will direct a financial monolith with operations in 32 countries, assets of $17 billion and the life savings of 380,000 Chicagoans.

He may even in time inherit Freeman's title as the nation's highest-paid banker, a position that brought the chairman nearly $400,000 last year.

THAT'S A FAR cry for Abboud from the campus of a black college where his father taught in the 1930s after he went broke in the Depression.

A Boston banker refused a crucial loan to Alfred Abboud and as a result his heating and ventilation business collapsed. He accepted an offer to teach about heating and ventilating at the Hampton (Va.) Institute, and the Abbouds lived on campus.

The father saved every cent he could and finally paid off the $5,000 his defunct business owed to its creditors.

"That example of responsibility set a standard for my sister, Mona, and me that I've never forgotten," Abboud said.

He lives today with his wife, Joan, and their three children in a rambling old house in northwest suburban Fox River Grove.

HE COMMUTES DAILY on the Chicago & North Western, riding a 6:30 a.m. train to the Loop and a 6:30 p.m. train home. His executive assistant lives nearby and they ride together, working with briefcases on their laps the whole way.

He arrives in his office about 7:45 a.m., which is early for a top corporate executive in Chicago. But Freeman has already been at work for 45 minutes. (Actually, the work ethic may be slipping a little at the First, where Freeman's predecessor used to start at 6:15 a.m.)

Abboud then spends a nonstop day in meetings, studying figures, worrying about the world monetary system (on which he's an expert), working with the dozen civic and charitable organizations he's associated with, and planning — planning — planning.

He's standing in the wings for a job he's convinced he

Turn to Page 6, Column 1

CHICAGO DAILY NEWS, Monday, April 22, 1974

Abboud at head of line for First Chicago reins

Chauncey Schmidt

Daily News Photos by Henry Herr Gill

Gaylord Freeman

Richard Thomas

John Drick

A. Robert Abboud has been elected to the new post of deputy chairman of First Chicago Corp., holding company for First National Bank of Chicago, it was announced Monday.

This action, part of a major realignment of the company's top executives, makes Abboud, 44, the probable successor to chairman Gaylord Freeman when he retires within the next two years.

John E. Drick, 62, president of the bank-holding company since 1969, moves up to the new position of chairman of the executive committee. A veteran of 39 years at the bank, Drick was named president in 1962.

OTHER SHIFTS include Chauncey E. Schmidt, 42, elected president of the bank and vice chairman of the holding company, and Richard L. Thomas, 43, elected president of the holding company and vice chairman of the bank.

Prior to the reorganization, Abboud, Schmidt and Thomas had served as vice chairmen of the bank and holding company and were apparently on equal footing, rotating duties among themselves.

"We have a top management team coming on," Freeman said. "And it's time for them to be taking on more of the over-all management ... moving up to the responsibilities they'll have when John Drick and I retire."

ABBOUD, A MEMBER of the board of directors since last April, moved up in the bank's international operations here and abroad. Put in charge of the international section in 1968, he was named head of both domestic and international banking activities in 1971.

He was named chairman of the bank's asset and liability committee, which he will continue to head, and chief of the executive department in 1973.

Abboud graduated from Harvard College in 1951, served as a Marine Corps officer in the Korean War, received his LLB degree from Harvard Law School in 1956 and an MBA from Harvard Business School in 1958.

SCHMIDT, who will be in charge of all banking activities, also has been a member of the board since April 1973. A graduate of the Naval Academy, he came to the bank in 1959 after serving in the U.S. Air Force and attending Harvard Business School.

He became an officer in 1962 and concentrated on commercial banking. Following his election as vice chairman last year, he was given over-all responsibility for the trust, bond, personal banking, executive and administrative departments. He is a native of Iowa.

First Chicago's new deputy chairman is profiled in Insight on Page 5.

IN HIS NEW position, Thomas, will take charge of all First Chicago's non-banking operations. A Fulbright scholar, he joined the bank in 1958, became an officer in 1963 and then served in the international division before being made general manager of the newly created holding company in 1969.
